1932 N° 7 LIPIEC



LOT POLSK

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. I A.R.

Wydawnictwo Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK X.

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.— zł., półrocznie 5.— zł., kwartalnie 2.50 zł. Numer pojedyńczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.— fr. szw., „ 5.— fr. szw., „ 2.50 fr. szw. „ 1 fr. szw.

OGŁOSZENIA: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: 1/1 — 500 zł., 1/2 — 270 zł.; przed tekstem 1/1 — 350 zł. 1/2 — 200 zł., 1/4 — 125 zł.; poza tekstem: 1/1 — 280 zł., 1/2 — 150 zł., 1/4 — 85 zł., 1/8 — 50 zł., 1/16 — 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: WARSZAWA, ŚWIĘTOKRZYSKA 12 Telefon: red. i adm 311-48.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.
Redaktor przyjmuje codziennie od 13 — 14-ej.

REPREZENTACJE:

W KRAJU: Katowice: „Hermes“ Międzynarodowe Biuro Reklam i Wydawnictw, Drzymały 3 m. 7.
ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — Niemcy: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — Włochy: Comp Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

„Lot Polski“ ukazywać się będzie około 20-go każdego miesiąca.
Redakcja rękopisów nie zwraca.

LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ //
ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ROK X. — Nr. 7 (115) MIESIĘCZNIK LIPIEC 1932



W ROCZNICĘ KATASTROFY ś. p. mjr. IDZIKOWSKIEGO NANOWO ODŻYŁA SPRAWA POSTAWIENIA POMNIKA NA GROBIE BOHATERA ATLANTYKU

(patrz art. na str. 3)



Pamięci Majora

O świcie mknąłeś pod gwiazdy blednące
Niosąc Ojczyźnie sił junacznych kruż —
Skrzydła płatowca sławą jaśniejące
Niosły Cię druhu do sinych zórz:
Do sinych oceanu szlaków
Zawrzała polska dumna krew!
Po zaszczyt polskich skrzydeł znaków!
Sławy lub... śmierci gnał Cię zew.
Hej majorze! Podniebny rycerzu!
Czy tam słyszysz dziś silników szum?!
To Twe druhy! W ciągłem z śmiercią przymierzu
Grają nad mogiłą bohaterskich dum.
Bohaterski dowódco uskrzydlonych rot
Śpij spokojnie w Panu —
Triumfalny prześnij lot
Ponad głębie oceanu —
A u steru polskiej podniebnej maszyny
Zawsze duch Twój zasiądzie Majorze!
I poleci po triumfu wawrzyny!
I przeniesie polskie skrzydła za morze!
I powiemy rodakom za morzem
Iżeś Ty duchem Czynu!
Iżeś Ty ziarnem Bożem.

MIECZYSŁAW ST. KRUK

W DNIU CHWAŁY I ŻAŁOBY

(W trzechlecie bohaterskiej śmierci ś. p. majora-pilota Ludwika Idzikowskiego).

Trzeci rok mija od chwili, gdy na skalnych zrębach oceanicznej wyspy, złożył swe młode życie w ofierze chwały polskich skrzydeł, ś. p. major-pilot Ludwik Idzikowski.

Wieczorem dnia 13 lipca 1929 r., silny narkotyk lotników całego świata... ocean, wydarł nam z grona jednego z najlepszych synów Wyzwolonej Polski.

Jeszcze jedno śmiałe marzenie przeniesienia Orła Białego nad bezmiarem wód do Nowego Świata, spłonęło wraz z młodem sercem w połowie drogi — samolot nazwany imieniem Wodza Narodu „Marszałek Piłsudski" roztrzaskał się, grzebiąc gigantyczne przedsięwzięcie. Silnik począł urągać bohaterskiej odwadze nieodżałowanego „Lulasa" i zmusił go do szukania kawałka lądu, po pokonaniu bodajże najcięższych przeciwności oceanu, po przebyciu dwóch tysięcy kilometrów wśród przeciwnych wiatrów i burz.

Słynny lotnik francuski Costes, wyleciawszy jednocześnie z ś. p. Idzikowskim, zawrócił do Le Bourget, po dwudziestoczterogodzinnym locie, oświadczając ofi-

cjalnie, że lot w tych warunkach jest prawdziwem szaleństwem. To zdanie znakomitego pilota, głośnego z przelotu dokoła świata, jest miarą najwyższego poświęcenia i bohaterstwa ś. p. majora Idzikowskiego.

On, kawaler najchlubniejszych odznaczeń, zdobytych na polach bitew, nie cofnął się, nie zawrócił.

Pomimo uszkodzenia silnika, boryka się w najryzykowniejszych dla lotnika warunkach, do ostatniej chwili ratując samolot przed zatopieniem. Nieprzytomny prawie na skutek odurzających gazów spalinowych, alarmuje wokoło przez radjo o wskazanie najbliższego lądowiska, na archipelagu wysp Azorskich. Wierzy w swą gwiazdę, że dociągnie i nie zgubi samolotu, wierzy w potęgę swej energji i woli.

Dolatuje wreszcie do małej skalistej portugalskiej wyspy, Gracjozy.

Silnik wysadza, grożąc w każdej chwili pożarem, lotnicy tracą przytomność, nie komunikują się już z sobą zupełnie. Los samolotu spoczywa w rękach śmiertelnie wyczerpanego pilota. Dusząc się trującemi wyziewami silnika, ś. p. major Idzikowski wyszukuje niewielkie pasmo ornego pola i podchodzi poprawnie do lądowiska, na skraju którego kryje się zdradzieckie, nieubłagane fatum. Niewysoki, kamienny wał z usuniętych z gleby kamieni. Ściemnia się, zapada bezksiężycowa noc.

Ciężki samolot szybko przebiega przygodne krótkie lotnisko i w niepohamowanym pędzie potyka się o fatalną przeszkodę — następuje kapotaż, pękają zbiorniki z benzyną — samolot wybucha ogniem. Eksplozja i trzask trawionych pożarem części płatowca zgłuszyły jęki

Nadbiegli okoliczni mieszkańcy, z narażeniem życia zdołali wydobyć rannego i poparzonego majora Kubalę.

Bohaterski pilot, ś. p. major Idzikowski spłonął w zgliszczach samolotu, który tak dzielnie pragnął doprowadzić do lądu i ratować.

Zginął najpiękniejszą śmiercią lotnika, w szary wieczór tropikalny, na jednym z najcięższych posterunków w służbie Wolnej Polski.

14 lipca 1929 roku. Dnia tego młodzieńczą swą krwią, postawił pomnik polskiego męstwa i brawurowego romantyzmu, oficer lotnik, najdzielniejszy z dzielnych, nadmorski goniec chwały naszego Narodu.

Stanął w rzędzie tych nielicznych, niosących ofiarnie barwy swego narodu ponad oceany dla wytknięcia nowych szlaków łączności dwóch Cywilizacyj.

Dwa razy zrywał się do lotu, z twardem, niezłomnem hasłem: „zginę lub dolecę".

Wzorem rycerskich cnót Praojców wszedł do historji Wojska Polskiego w aureoli sławy polskiego oficera, nie wahającego się nigdy skąpać swych szlif we krwi, dla wielkich spraw Ojczyzny.

Przelot Atlantyku to wielka idea, o zrealizowanie której pokusi się niejeden jeszcze Polak — oby los nie poskąpił mocy i szczęścia, oby nieubłagana przyroda nagrodziła męstwo triumfem polskich skrzydeł— oby zaświtał dzień, w którym szum tych skrzydeł posłyszą rodacy z tamtej półkuli.

W tragicznym dla nas dniu kresu wysiłków Bohatera, zwróćmy się myślą ku Jego mogile — z niej promieniuje ku nam otucha do Czynu i wiara w rycerski romantyzm Polaków, z tej mogiły jesteśmy dumni po wszystkie czasy. Nad tą mogiłą pochyla czoło cały kulturalny świat, sławiąc ofiarność skrzydlatego gońca Cywilizacji.

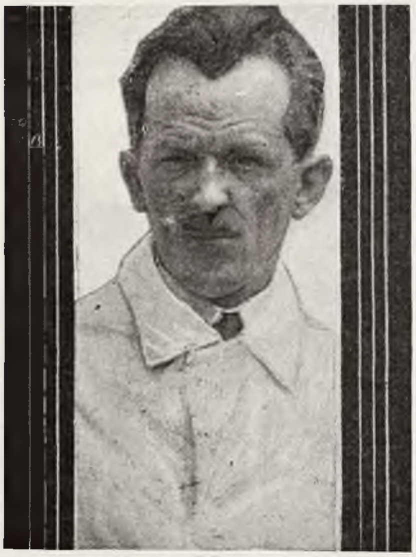
MIECZYSŁAW ST. KRUK

O pomniku ś. p. L. Idzikowskiego słów kilka

Na marginesie pamiętnego dnia śmierci ś. p. majora pilota Ludwika Idzikowskiego nie od rzeczy będzie przypomnieć sprawę budowy pomnika bohatera.

Członkowie kiedyś zorganizowanego komitetu budowy pomnika wprawdzie żyją, akcja jednak z takim rozmachem zapoczątkowana, znajduje się w głębokim letargu. Poszukiwanie informacji u źródeł, napotyka na trudności różnej natury — faktem jest tylko, że istnieje przyjęty przez jury model pomnika, wykonany przez artystę rzeźbiarza Jana Małetę. Pięknie pomyślana kompozycja. Na cokole pomnika stylizowany lotniczy orzeł, strzeże urny z prochami lotnika.

Faktem jest również, iż wpłacono pewną sumę artyście tytułem



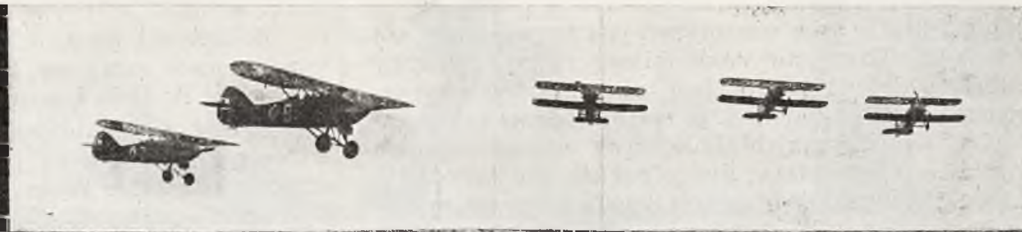
Artysta-rzeźbiarz Jan Małeta, autor projektu pomnika

kosztów modelowania, z gotówki uzyskanej drogą składek społeczeństwa, pozostało na koncie czekowym zaledwie 186 zł. 45 gr., któremi opiekuje się Zarząd Główny L. O. P. P. a o komitecie nic nie słychać — model stoi w pracowni artysty, monumentalny i absolutnie nie drogi pomysł, zaś na grobie ś.p. majora postawiono niefortunny i wybitnie nieudany twór niewiadomo przez kogo wykonany.

Kamień ten nie ma w każdym razie nic wspólnego z pięknym zgonem lotnika ani nie tchnie myślą wielkości Jego Czynu.

Czyżby istotnie tej pięknej akcji nie dałoby się już zrealizować? Musimy — to nasz obowiązek wobec świata i przyszłości.

WARSZAWA 18·19·VI 1932 MIĘDZYNARODOWY





Trybuny ozdobione flagami państw, biorących udział w meetingu

JERZY OSIŃSKI

W dniach 18—19 czerwca r. b. odbył się w Warszawie Międzynarodowy Meeting Lotniczy, zorganizowany pod wysokim protektoratem P. Prezydenta Rzplitej przez Aeroklub Warszawski. Były to pierwsze na gruncie polskim międzynarodowe zawody lotnicze, jeśli nie będziemy brali pod uwagę konkursu balonów oraz wojskowego „Lotu Małej Ententy", zorganizowanych przez Aeroklub Rzplitej. Cel imprezy był potrójny. Chodziło przedewszystkiem o zainteresowanie publiczności polskiej zawodami sportowo-lotniczemi, następnie o rewanż dla zagranicy, która wielokrotnie przyjmowała naszych zawodników na swoich meetingach, a wreszcie chciano w ten sposób zebrać fundusze na Challenge.

Pierwszy cel był chyba najważniejszy. Społeczeństwo polskie dziwnie obojętnie odnosiło się do zawodów lotniczych. O ileż większem powodzeniem cieszyły się wszelkie inne konkursy sportowe. Dotychczasowe pokazy lotnicze, urządzane na lotnisku warszawskiem, nie liczyły nigdy ponad kilka tysięcy widzów. Nawet, gdy popisywał się sławny „cyrk" amerykański, który gdzieindziej ściągał tłumy.

To też organizatorzy meetingu stanęli przed bardzo trudnem zadaniem. Mieli przełamać obojętność warszawskiej publiczności, przeorać jej psychikę. Powiedziano sobie — teraz albo nigdy. I udało się skruszyć lody. Takich tłumów, jakie zaległy lotnisko warszawskie w dniu 19 czerwca, nie widziano na żadnej innej imprezie sportowej. Ponad 40.000 osób, ze wszystkich warstw społecznych, przyglądało się zawodom z wielkiem zainteresowaniem. Cel pierwszy został więc całkowicie osiągnięty.

Możemy teraz twierdzić śmiało, że następne konkursy ściągną niemniejszą ilość widzów, że stolica Polski kocha lotnictwo i każda ciekawa impreza lotnicza, dobrze zorganizowana, może liczyć na udział warszawskiej publiczności.

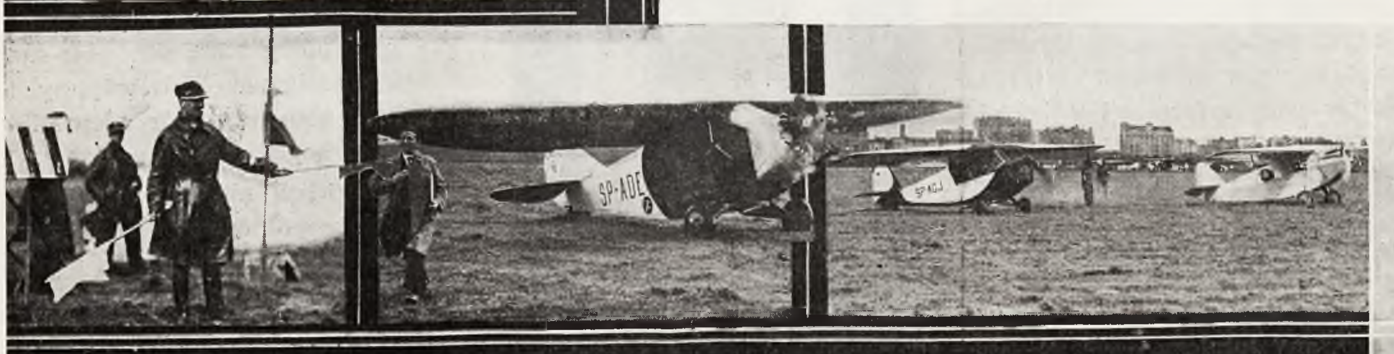
To dla przyszłości naszego lotnictwa bardzo ważna zdobycz. Udało się ją osiągnąć tylko dzięki wielkiemu poparciu, jakiego zewsząd doznawał Aeroklub Warszawski przy organizowaniu meetingu.

Mimo odpadnięcia w ostatniej chwili kilku czołowych zawodników zagranicznych, meeting udał się także pod względem zewnętrzno-propagandowym. Na starcie znalazły się oprócz

P. min. inż. A. Kühn w towarzystwie zaproszonych gości dokonuje przeglądu zgrupowanych na lotnisku płatowców







Obrazki z lądowania przybywających zawodników





MEETING LOTNICZY

polskich samoloty: jugosłowiańskie, czeskosłowackie oraz jeden belgijski. Ogółem uczestniczyło w zawodach 30 samolotów.

Wyniki osiągnięte w poszczególnych konkurencjach oraz rozdział nagród podajemy na końcu.

Program meetingu był bardzo urozmaicony i bogaty. Meeting trwał dwa dni. W pierwszym, w sobotę 18 czerwca, nastąpiło uroczyste otwarcie zawodów przez p. Ministra Komunikacji, lądowanie zawodników, biorących udział w zlocie gwiaździstym (próba A i B) oraz konkurs baloników pocztowych. W niedzielę 19 czerwca, w głównym dniu zawodów, odbyły się wyścigi samolotów: klubowych, komunikacyjnych i myśliwskich, lądowanie w prostokącie, pokazy szybowcowe oraz konkursy akrobacji indywidualnej i zespołowej. Przed zawodami odbył się pokaz mody sportowej.

Naturalnie clou meetingu stanowiły konkursy akrobacji. Nazwiska: Kossowski, Orliński, Bajan, Pawlikowski, ściągnęły wielu widzów. Niektórzy przybyli specjalnie na tę część zawodów. Podczas konkursu akrobacji liczba widzów (jeśli włączymy i tych, którzy przyglądali się popisom z ulicy i okien) przekroczyła 50.000 osób.

Poraz pierwszy mogliśmy obserwować na lotnisku podniecenie tłumów. Publiczność gorąco oklaskiwała lądujących zawodników. Szczególną sympatją cieszyli się Bajan i Orliński.

W akrobacji indywidualnej uczestniczyli: płk. Kossowski i Orliński na samolotach P. Z. L. Z zespołowej — dwie trójki: mjr. Pawlikowski, kpt. Mumler i por. Łaguna na P. W. S. oraz kpt. Bajan, por. Medwecki i kpr. Macek na „Aviach".

Zawodnicy zagraniczni brali udział w konkursach akrobacji na samolotach turystycznych. Z natury rzeczy wyniki osiągnięte przez nich zbladły w oczach widzów-laików po lotach naszych myśliwców, niemniej jednak cudzoziemcy pokazali dobrą klasę. Wyróżnił się zwłaszcza świetny akrobata jugosłowiański, p. B. Michailovitch, oraz czech Dupal.

Również trzeci cel meetingu został osiągnięty. Kasę Challenge'u zasili poważna kwota.

Zagraniczni goście byli zachwyceni stanem lotnictwa sportowego w Polsce, polską gościnnością oraz dobrą organizacją zawodów. Dali temu wyraz w listach pożegnalnych. Klub Morawski pisze wręcz: *„Lotnictwo Wasze będzie dla nas wzorem; obyśmy Was jak najprędzej dogonili"*.

Istotnie — nasze lotnictwo sportowe osiągnęło już poziom europejski. Na meetingu mogliśmy się o tem wszyscy przekonać.

Wyniki poszczególnych prób są następujące:







Publiczność manifestuje swój zachwyt nad brawurowemi popisami asów akrobatyki powietrznej
P. Min. inż. A. Kühn w otoczeniu gości, przedstawicieli instytucyj lotniczych i państw biorących udział w meetingu.
Przepełnione trybuny w 2-im dniu meetingu.





Na lewo: zawodnik jugosłowiański — na prawo: zawodnik belgijski

Wyniki Międzynarodowego Meettingu Lotniczego

PRÓBA A. *(Zlot gwiaździsty zawodników zagranicznych).*

1. Louis Enthoven (Belgja) 1966 km.
2. Bohdan Michailovitch (Jugosławja) 1754 km.
3. Bogumił Jaklitch (Jugosławja) 1405 km. (Za lądowanie po godz. 18-ej odjęto 150 km.).
4. Jazda Balik (Czechosłow.) 828 km.
5. Antonin Dupal (Czechosł.) 692 km. (Za lądowanie po godz. 18-ej odjęto 150 kilom.).
6. Antonin Hruska (Czechosł.) 512 km.

PRÓBA B. *(Zlot gwiaździsty zawodników krajowych).*

1. Bernard Skórzewski (Aeroklub Warszawski) 2445 km.
2. Wiktor Chałupnik (Aeroklub Krakowski) 1861 km.
3. Józef Sido (Aeroklub Krakowski) 1381 km.
4. Eryk Szwencer (Aeroklub Poznański) 422 km.
5. Kazimierz Chorzewski (Aeroklub Lwowski) 325 km.
6. Antoni Kłosiński (Aeroklub Krakowski) 309 km.
7. Władysław Szulczewski (Aeroklub Lubelski) 154 km.

PRÓBA C. *(Wyścig samolotów klubowych w trójkącie).*

1. Jerzy Drzewiecki (13 m. 35 s.)
2. Antoni Kłosiński (14 m. 42 s.)
3. Bohdan Michailovitch (15 m. 35 s.)
4. Bogumil Jaklitch (15 m. 35 s.)
5. Wladimir Simunek (16 m. 26 s.)
6. Eryk Szwencer (16 m. 26 s.)
7. Witold Rychter (17 m. 21 s.)
8. Zbigniew Wysiekierski (17 m. 45 s.)
9. Józef Sido (18 m. 35 s.).

Decyzją Komisji Sportowej, w myśl regulaminu meetingu, zostali zdyskwalifikowani w próbie C. następujący piloci:

1. Louis Enthoven za wyraźnie niedolecenie do punktu kontrolnego (czas lotu 15 m. 07 s.)
2. Antonin Dupal za 2-krotne wątpliwe niedolecenie do punktu kontrolnego oraz za 1 wyraźne niedolecenie do punktu kontrolnego (czas lotu 13 m. 12 s.)
3. Kazimierz Chorzewski za 3-krotne minięcie punktu kontroli od strony wewnętrznej (czas lotu 13 m. 20 s.).

PRÓBA D. *(Wyścig samolotów komunikacyjnych).*

1. Wł. Szulczewski na Lublin RXVI w czasie 13 m. 36 s.
2. Fr. Rutkowski na P-W-S 24 w czasie 14 m. 18 s.
3. J. Widawski na P-Z-L 4 w czasie 14 m. 36 s.
4. L. Tokarczyk na Junkersie w czasie 15 m. 08 s.

B. Kotarba na Fokker F VII został zdyskwalifikowany za 6-krotne niedolecenie i 2-krotne przelecenie nad punktami kontrolnemi.

PRÓBA E. *(Wyścig samolotów myśliwskich).*

płk. Kossowski na P-8 czas 8 m. 45 s.
kpt. B. Orliński na P-11 czas 8 m. 55 s.

PRÓBA F. *(Lądowanie w prostokącie).*

1. Wiktor Chałupnik (1) 109 m.
2. Eryk Szwencer (—) 137 m.
3. Louis Enthoven (—) 144 m.
4. Bernard Skórzewski (2) 105 m.
5. Antonin Dupal (2) 109 m.
6. Józef Sido (2) 135 m.
7. Władysław Simunek (2) 157 m.

P. Ciastuła na szybowcu „Czajka" osiągnął wynik 26 m.

Uwaga: Znak (1) oznacza, iż zawodnik wykonał próbę za pierwszem lądowaniem Znak (2) oznacza, iż zawodnik wykonał próbę za drugiem lądowaniem.

PRÓBA G. *(Konkurs akrobacji samolotów klubowych).*

1. Bohdan Michailovitch (32½ pkt.)
2. Antonin Dupal (30 pkt.)
3. Wladimir Simounek (29 pkt.)

PRÓBA H. *(Konkurs akrobacji samolotów myśliwskich).*

1. Płk. Kossowski 90 pkt. 32 figury.
2. Kpt. Orliński 90 pkt. 27 figur.

W klasyfikacji ogólnej dla pilotów turystycznych polskich pierwsze miejsce zostało przyznane p. Wiktorowi Chałupnikowi.

P. Wiktor Chałupnik zajął I-sze miejsce w próbie F (lądowanie w prostokącie) oraz II-gie miejsce w próbie B (zlot gwiaździsty zawodników polskich.





SZWAJCARSKI GOŚĆ NA LOTNISKU WARSZAWSKIEM.

We wtorek dnia 28 czerwca o godz. 18 min. 45 wylądował na cywilnem lotnisku w Warszawie znany szwajcarski lotnik, kpt. Piotr Straumann w towarzystwie p. Hermana Wernera Riviniusa, członka Szwajcarskiego Aeroklubu.

Sympatyczni goście przylecieli z Zurychu drogą przez Berlin na wspaniałym samolocie turystycznym, A. C. 12 Comte, typu inż. Moskito o motorze Argus 120 KM. dwusterowy.

Celem podróży było zapoznanie się z trasą Challenge.

Goście szwajcarscy podejmowani byli przez Aeroklub R. P.

Następnego dnia 29 czerwca odlecieli rano do Krakowa, Brna, Pragi i t. d.

Zdjęcie nasze przedstawia moment, gdy szwajcarscy lotnicy przed samym odlotem przeglądają „Lot Polski" w towarzystwie naszego wysłannika redakcyjnego.



Wręczenie kapitanowi statku „Circeshell" Wilsonowi, puharu pamiątkowego za uratowanie Hausnera.

„Rosa Maria" w locie. — Stanisław Hausner.

Nowe nazwisko wpisała historja na listę ofiarnych lotników, którzy zmierzyli swe siły ze złowieszczym Atlantykiem. Tym razem jest to nazwisko polskie — Stanisław Hausner.

Młody, nieznany bliżej nikomu pilot-mechanik z wytwórni filmowej Braci Warnerów, Stanisław Hausner, emigrant polski, urodzony w małej podgórskiej osadzie Jaśliska w Małopolsce środkowej, wybrał się samotnie przez Atlantyk z Ameryki do Europy.

Wyleciał z lotniska Floyd Bennet Field pod New Yorkiem. Celem jego lotu była Warszawa. Cieniem swego samolotu połączyć chciał stolice dwu swych Ojczyzn, jednej, tej nowej, przybranej i drugiej, tej starej, do której rwało się serce...

Start odbył się w piątek dn. 3 czerwca o godz. 9 m. 46 rano. W starej Europie zegary wskazywały wówczas godz. 2 m. 46 po południu.

Wiadomości meteorologiczne nie były nadzwyczajne. Nad Atlantykiem wisiał gęsty całun mgły i od północy szły silne wiatry, zapowiadające burze. Mimo to Hausner postanowił nie odkładać lotu.

Stojąc już przy maszynie na lotnisku wyciągnął zegarek. Było po wpół do dziesiątej.

— No czas na mnie, teraz już w żadnym wypadku nie cofnę się. Do widzenia kochanie — rzekł do szlochającej żony.

Ucałowawszy serdecznie małżonkę, Stanisław Hausner zajął miejsce w maszynie.

Samolot jego był typu „Bellanca", taki sam, na jakim Chamberlain przeleciał Atlantyk dn. 5 czerwca 1927 r., po raz pierwszy z pasażerem Levinem i wylądował pod Eisleben w Niemczech, ustanawiając w swoim czasie rekord długości lotu w linji prostej.

Malowany na amarantowo i nazwany „Rosa Maria", samolot Hausnera zaopatrzony był w 220-konny silnik Wright'a.

Do bagażnika zapakowano przed odlotem zapasy żywności na drogę: dwa litry kawy, dwa litry wody mineralnej, cztery kanapki z kurczęciem, dwie z szynką, kilka tabliczek czekolady, dwa jabłka i dwie pomarańcze. To wszystko — zapas dostateczny na 50 godzin lotu, bo na tyle tylko czasu starczało benzyny w zbiornikach. Kto zresztą w czasie takiego niebezpiecznego lotu, gdy wszystkie nerwy są w napięciu, ma czas myśleć o jedzeniu! Nikt nie przewidywał, że te skromne zapasy żywności będą musiały wystarczyć bohaterskiemu lotnikowi na długie dnie.

Zawarczał motor... Hausner skinął dłonią, śląc ostatnie pożegnanie obecnym na lotnisku i ruszył do startu. Po chwili ciężki samolot dźwignął się w górę i poszybował na wschód. New York pozostał z tyłu — przed nim była Warszawa.

Hausner zamierzał w razie wyczerpania zapasów benzyny wylądować po przeleceniu Atlantyku w Londynie. Miał jednak nadzieję, że zdoła dociągnąć do Warszawy. Wiatry nad Atlantykiem po stronie europejskiej miały być przecież bardzo pomyślne...

W chwilę po starcie amarantowej „Rosa Marii" z tegoż lotniska wystartowały dwa samoloty, aby w myśl konwenansu lotniczego odprowadzić samolot transatlantycki kawałek drogi. W jednym samolocie pocztowym leciała żona lotnika p. Hausnerowa i proboszcz polski ks. Knappek, drugi samolot miał załogę wojskową.

Po przeleceniu 300 km. oba samoloty zawróciły na lotnisko. Odprowadzający po wylądowaniu oświadczyli, że Hausner leci na wysokości około 300 metrów z szybkością 100 km. na godzinę.

To była pierwsza wiadomość o lotniku.

Potem nadeszły jeszcze depesze z portu Sydney na wyspie Cape Breton, będącej przedłużeniem półwyspu kanadyjskiego Nowa Szkocja, i z miejscowości Macallun w zatoce Hermitage, położonej na południowem wybrzeżu Nowej Funlandji.

W tem miejscu Hausner opuścił ląd i skierował się nad ocean wprost ku brzegom europejskim.

To były ostatnie wiadomości o samolocie „Rosa Maria"...

* * *

Na lotnisku mokotowskiem w Warszawie w sobotę przed wieczorem zgromadzili się przedstawiciele władz: wiceminister komunikacji inż. Czapski, obaj szefowie lotnictwa: wojskowego — płk. dypl. Rayski i cywilnego płk. Filipowicz, oficerowie lotnicy i tłumy publiczności. Przybyli licznie przedstawiciele prasy i fotografowie. Czekano przylotu Hausnera.

Daremnie...

Późnym wieczorem lotnisko opustoszało. Stało się bowiem wiadomem, że ani nad Londynem, ani nad Paryżem i Berlinem Hausner nie przelatywał. A przecież gdyby był już blisko Warszawy, ktoś musiałby go niewątpliwie spostrzec w Europie.

Po zapadnięciu zmroku przygotowano do lądowania lotnisko na Okęciu, to bowiem lotnisko zaopatrzone jest w specjalne reflektory i lampy sygnalizacyjne. Lotnisko mokotowskie urządzeń tych nie posiada. Całą noc na lotnisku na Okęciu czuwała drużyna z plutonu reflektorów, oświetlając teren do lądowania.

Wstał blady świt — Hausner nie przyleciał....

Próżno oczekiwały go również lotniska w Londynie i Paryżu, próżno wypatrywali go rybacy na brzegach Atlantyku. Do uszu ich dochodził tylko złowrogi ryk fal i poświst wiatru — warkotu motoru samolotu nie było słychać. Przypuszczano, że może Hausner, natrafiwszy na wiatry wiejące z północy na południo-wschód, zepchnięty został niemi na południe Atlantyku i ominąwszy Anglję, wyląduje gdzieś we Francji lub nawet w Hiszpanji.

Potem minęła niedziela i poniedziałek. Brytyjskie ministerstwo lotnictwa zwróciło się drogą radjową do wszystkich okrętów, znajdujących się na Atlantyku z zapytaniem, czy nie widziano na ich drodze przelatującego ku wybrzeżom europejskim samolotu. Wszystkie okręty odpowiedziały przecząco.

Jasnem się stało, że lotnikowi wydarzył się jakiś wypadek. Zapasy benzyny już dawno mu się wyczerpały i musiał wobec tego osiąść na falach.

Łudzono się jeszcze nadzieją, że może wyratował go jakiś mały statek rybacki, nie posiadający radjostacji nadawczej i nie mogący wobec tego zawiadomić lądu o szczęśliwem ocaleniu lotnika, wysuwano przypuszczenie, że może Hausner, napotkawszy na swej drodze burze i mgły, zawrócił i gnany nawałnicą wylądował

gdzieś w śnieżnych przestrzeniach Kanady.

Potem, w miarę upływania nieskończenie długich, beznadziejnych godzin oczekiwania, wątła iskierka nadziei, tląca na dnie serc, zaczęła przygasać.

— To niemożliwe, żeby Hausner, osiadłszy na oceanie, mógł się jeszcze utrzymać na powierzchni... — mówili fachowcy.

Jedna tylko osoba, żona bohaterskiego lotnika, nie traciła nadziei.

— On żyje, on napewno żyje! Zobaczycie, że się uratuje — mówiła do przyjaciół.

W osiem dni po starcie „Rosa Marii" do lotu transatlantyckiego, przyjaciele Hausnera w Ameryce zamówili mszę żałobną za spokój jego duszy...

* * *

Niewielki statek angielski „Circeshell", będący transportowcem ropy naftowej, pruł leniwie swym dziobem fale Atlantyku, zdążając z Antwerpji do Nowego Orleanu.

Pogoda była piękna, dopiero pod wieczór dnia 11 czerwca zaczęła się psuć. Zawiał silny wiatr południowo-zachodni i barometr zaczął opadać gwałtownie. Czyste dotychczas niebo powlokło się ołowianemi chmurami i pole widzenia na poruszonem morzu bardzo się zmniejszyło.

Na statku kończono już zajęcia dzienne. Kolorowa załoga, składająca się przeważnie z chińczyków, zabierała się do spoczynku.

Nagle obserwujący horyzont przez szkła pierwszy oficer okrętu, porucznik Stark, zwrócił się gwałtownie do kapitana Wilsona.

— Hallo kapitanie! Spojrzyjno pan tam przez prawą burtę. Coś się kołysze na falach o jakieś cztery mile od nas...

— Co to może być? Jakiś kawałek kabla, wystający z wody, czy płynący wrak?... — odparł kapitan Wilson przykładając szkła do oczu. — Trzeba sprawdzić co to jest.

— Kapitanie, to samolot, zanurzony przeszło do połowy w wodzie.

Podpłynąwszy bliżej do tajemniczego przedmiotu, kapitan Wilson stwierdził, że porucznik Stark miał rację. Z wody wystawał samolot. Poruszone morze podrzucało całą maszynę do góry.

Zmrok zapadał szybko. Trudno było coś zobaczyć dokładnie.

— Kapitanie, tam na skrzydle leży coś jakby człowiek.

— Daj pan sygnał!

Ostry ryk syren okrętowych rozdarł powietrze. W odpowiedzi na to postać leżąca na samolocie zerwała się i zaczęła wymachiwać gorączkowo rękami.

Spuszczono natychmiast szalupę ratunkową i drugi oficer statku wraz z 8 wolontarjuszami popłynął do samolotu.

W odległości 50 kroków szalupa zatrzymała się i oficer zawołał przez megafon, na co otrzymał odpowiedź w języku angielskim:

— Jestem Stanisław Hausner, wyratujcie mój samolot!

Gdy szalupa przybiła do samolotu wyczerpany już do ostatka lotnik zsunął się do niej bezwładnie. Zawrócono natychmiast do okrętu. Gdy go wciągnięto na pokład, było już zupełnie ciemno.

Ledwo trzymający się na nogach Hausner uścisnął dłoń kapitana Wilsona.

— Bardzo dziękuję kapitanie, czekałem na pana od ośmiu dni — wyszeptał, poczem osunął się nieprzytomny na ręce dwu marynarzy chińczyków, podtrzymujących go.

W dwie godziny później na Atlantyku zapanowała tak gęsta mgła, że o kilkadziesiąt kroków nie było nic widać...

* * *

W taki cudowny sposób został ocalony samotny lotnik polski, który usiłował przelecieć z Ameryki do Polski i którego wszyscy mieli już za zmarłego.

Wieść o wyratowaniu Hausnera dotarła do lądu drogą pośrednią. Depeszę „Circeshella", nie posiadającego dalekozasiężnej stacji nadawczej, przejął okręt transatlantycki „Lewiatan" i przekazał drogą radjową do Nowego Jorku.

Pani Hausnerowej radosna ta wieść nie zastała w domu. Udała się właśnie do kościoła, na nabożeństwo za swego męża. Gdy jej zakomunikowano o ocaleniu lotnika, zbladła i łzy zakręciły się w jej oczach.

— Cały czas upewniałam was, że mąż mój jest zbyt doświadczonem lotnikiem, aby zginąć na Atlantyku. Ufam, że modły moje, jakie zanosiłam do Boga, zostały wysłuchane. Ja nie traciłam ani na chwilę wiary, że mąż mój żyje — oświadczyła po krótkiej chwili wzruszenia.

Jakżeż to się stało, że Hausner utrzymał się przeszło tydzień na falach, zagubiony na odludnym skrawku oceanu? Tak, jak przewidywano „Rosa Maria" zepchnięta została wiatrami na południe. Już w sobotę przed wieczorem po 28-godzinnym locie Hausner musiał opuścić się na fale. Szczęściem w tym właśnie czasie Atlantyk był przez szereg dni spokojny, ten właśnie skrawek oceanu omijały burze. Niesiona słabym prądem „Rosa Maria" płynęła powoli ku brzegom europejskim. Puste zbiorniki po benzynie zamykane szczelnemi klapami, stanowiły rodzaj pływaków, utrzymujących samolot na powierzchni morza.

Hausner żywił się swemi skromnemi zapasami. Nie tracił jednak nadziei. Wierzył, że pomoc nadejdzie. Piętnaście razy dostrzegał dymy okrętów na horyzoncie. Piętnaście razy pewność ocalenia zalewała mu serce i piętnaście razy ustępować musiała czarnej rozpaczy. Ani jeden z tych piętnastu mijających go okrętów nie zauważył drobnej łupiny kołysanej na falach, z przyczepionem do niej kurczowo wynędzniałem ludzkiem istnieniem. Dopiero szesnasty okręt spostrzegł go i wyratował. Było to ósmego dnia jego tragicznej odyssei na pustym Atlantyku. Hausner znajdował się wówczas w punkcie 42,41 stopni szerokości północnej i 20,03 stopni długości zachodniej, w odległości mniej więcej 500 mil angielskich na zachód od Oporto w Portugalji.

Mimo próśb lotnika kapitan okrętu nie był w stanie wydobyć z morza jego samolotu, amarantowa „Rosa Maria" poszła na dno Atlantyku.

„Circeshell" wysadził Hausnera na ląd w Miami na Florydzie. W porcie przedstawiciel Ambasady polskiej udekorował bohaterskiego lotnika złotym krzyżem zasługi.

Stanąwszy na lądzie Hausner oświadczył:

— Mam nadzieję, że jeszcze w tym roku uda mi się przelecieć Atlantyk i dotrzeć do Warszawy. Lot przez ocean stał się celem mego życia.

Takim jest ten żelazny człowiek powietrza, o nieugiętej woli, mocnej jak stal. Ledwie wyrwany z objęć śmierci, ledwie powrócony do żywych, już rwie się do nowego lotu. Hausner już przedtem raz próbował lecieć przez Atlantyk. Wystartował dn. 28 maja r. b. z tegoż samego lotniska, co za drugim razem, ale po sześciu godzinach, napotkawszy na drodze gęste mgły i zauważywszy defekt motoru zawrócił z drogi.

Stanisław Hausner musi się jednak śpieszyć, jeśli chce pierwszy przelecieć z New Yorku do Warszawy. Bo oto prasa amerykańska doniosła, że emigrant polski Bernard Jankowski z Danvers, w stanie Massachussetts, bardzo zdolny mechanik, zbudował wielki monoplan, którym zamierza niebawem przelecieć do Warszawy, skąd jest rodem.

Kto wie, może uprzedzić Hausnera. W Ameryce wszystko jest możliwe.

Jan Wielowieyski.

Loty transoceaniczne

Po cudownem ocaleniu Hausnera warto na podstawie danych cyfrowych zdać sobie sprawę z ogromu niebezpieczeństw i przeszkód, jakie stawia przed każdym zdobywcą powietrza lot transoceaniczny, gdy chodzi o przelot z jednego kontynentu na drugi ponad bezmiarem oceanu.

Otóż na odbytym kongresie międzynarodowym lotnictwa transoceanicznego, któremu patronował i przewodniczył włoski minister lotnictwa, gen. Balbo, przedstawił lotnik szwajcarski, kom. Arthur Flury z St. Gallen, referat, z treści którego wynika, iż dokonano dotychczas 109 przelotów nad oceanem, w której to liczbie 20 przelotów przypada na statki powietrzne lżejsze od powietrza, a 89 na samoloty.

Z ogólnej liczby przelotów 17 zakończyło się tragicznie śmiercią pilotów i zniszczeniem samolotów, 35 zaś wypadków w czasie lotu ograniczyło się tylko do uszkodzeń samolotów, nie pociągając za sobą straty życia ludzkiego.

Z liczby 17 wypadków przypada 14 na samoloty typu lądowego i 4 na wodnosamoloty.

Podziękowanie

Zarząd Główny L. O. P. P. poczuwa się do miłego obowiązku złożyć WW. PP. kpt. obs. Bobińskiemu, K. Dzwonkowskiemu, inż. B. Holcowi, dyr. inż. St. Krasuskiemu, mjr. pil. obs. M. Kretowiczowi, W. Kozłowskiemu, red. J. Osińskiemu, inż. P. Walewskiemu, inż. J. Wędrychowskiemu, mjr. pil. A. Wojtydze, wyrazy serdecznego podziękowania za pełną poświęcenia pracę, jako członków Jury III Ogólno-polskiego konkursu modeli latających L. O. P. P.

Podziękowanie

Redakcja „Lotu Polskiego" poczuwa się do miłego obowiązku na tem miejscu złożyć podziękowanie Zarządowi Dróg Wodnych za pozwolenie i pomoc w urządzeniu Konkursu modeli wodnopłatowców w dn. 5 czerwca 1932 r. na terenie basenu Nr. 3 w porcie handlowym w Warszawie.

PARYŻ-TEHERAN w 29-ciu godzinach





W niedzielę dnia 19 czerwca r. b. o g. 9 m. 25 z lotniska paryskiego Le Bourget wystartowali dwa asy lotnictwa francuskiego ppłk. Girier i mjr. Rignot, aby po 29 godzinach nieprzerwanego lotu wylądować w odległym od stolicy Francji o 4.800 km. Teheranie.

Lecieli na swym starym samolocie Breguet-Bidon z 600-konnym Hispano-Suiza, szlakiem przez Mont Cenis, Brindisi, Ateny i Aleppo.

Lotnicy udali się do Teheranu, aby tam zaprezentować swój samolot perskim władzom lotniczym. Droga powrotna wiodła przez Tunis, Algier, Marokko i Portugalję.

Ppłk. Girier i mjr. Rignot należą do najznakomitszych lotników francuskich. W karjerze swej mają obaj wiele pięknych momentów. Obaj są oficerami Legji Honorowej.

Lot na trasie Paryż — Teheran odbywa ppłk. Girier nie po raz pierwszy. Drogę tę przebył już bez lądowania w r. 1925. Głośną swą karjerę lotniczą ppłk. Girier zaczął zdobyciem puharu Michelin'a w r. 1923. W r. 1926 ustalił rekord długości lotu w linji prostej na trasie Paryż — Omsk, a w trzy lata później rekord szybkości na 5.000 km.

Mjr. Rignot zaczął swe długodystansowe rajdy dwoma lotami w r. 1926 na trasie Paryż — Lizbona — Paryż i Ateny bez lądowania i wreszcie słynnym lotem z Costesem na dystansie Paryż — Djask, w czasie którego ustalili rekord długości lotu bez lądowania w linji prostej. W roku następnym znów towarzyszył Costesowi w jego locie Paryż — Ural bez lądowania i z powrotem. W r. 1928 i następnym mjr. Rignot odbył dwa rajdy z kpt. Arrachart'em, pierwszy na trasie Paryż — Konstantynopol bez lądowania i z powrotem, drugi na trasie Paryż — Saigon — Mukden.

Z wysokości 8.000 metrów głową w dół

Na jednem z lotnisk podparyskich w Villacoublay pobito nowy rekord — skoku ze spadochronem. Znany lotnik francuski Rene Machenaud skoczył z zawrotnej wysokości 8.000 metrów i wylądował szczęśliwie po 23-minutowem łagodnem opadaniu. Zwycięska próba, podczas której Machenaud pobił poprzedni rekord, należący do Belgji, odbyła się dnia 29 czerwca r. b.

Machenaud wystartował z pilotem Siguerinem. Obaj zaopatrzeni byli w specjalne aparaty tlenowe, gdyż w tych wysokościach, jakie zamierzali osiągnąć, powietrze jest bardzo rozrzedzone i trudne przez to do oddychania. Obaj mieli na sobie ciepłe, futrem podbite combinaison'y— lecieli przecież w „krainę mrozu". Gdy startowali temperatura przy ziemi wynosiła 25 st. ciepła, na wysokości 8.000 m. fioletowy słupek alkoholu opadł do 20 st. poniżej zera.

45 stopni różnicy!

Metalowe części aparatów tlenowych pokryła w górze biała sadź szronu.

Przed lotem Machenaud poddał się drobiazgowemu badaniu lekarskiemu. Sprawdzono mu przedewszystkiem puls, a następnie płuca i serce. Lotnik wznoszący się tak wysoko musi mieć żelazne wprost serce. Upadek, mimo spadochronu, odbywa się stosunkowo dość szybko. Raptownie też zmienia się temperatura i ciśnienie powietrza, które w wyższych regjonach jest coraz rzadsze. Te szybkie zmiany otoczenia powodują wytężoną pracę serca, które, aby jej podołać, musi być bardzo odporne i zupełnie zdrowe.

Gdy strzałka altimetru zatrzymała się na cyfrze 8.000 — ziemi już dawno nie było widać. Gdzieś tam w dole — szarzała tylko jakaś brudna plama, zlewająca się krańcami z horyzontem. Pilot dał dłonią umówiony znak i Rene Machenaud rzucił się głową w dół z samolotu, w otwierającą się pod nim 8-kilometrową głębię.

Zupełnie szczęśliwie odważny lotnik odbył tę zawrotną drogę 8.000 metrów, uczepiony setką wątłych nici do olbrzymiego białego parasola, unoszącego się majestatycznie w powietrzu.

Być może, że po tej udanej próbie pokusi się wkrótce o skok z jeszcze większej wysokości.

Rene Machenaud przed startem





Badanie lekarskie przed wzlotem

Ostatni lot Marcela Goulette



Z szeregów lotnictwa francuskiego ubył znów jeden z czołowych, świetnych pilotów, kpt. Marcel Goulette, „jedna z największych, jedna z najpiękniejszych postaci awiacji francuskiej“ — jak go określają Francuzi.

Marcel Goulette zginął w katastrofie lotniczej nad Apeninami. Razem z nim ponieśli śmierć: drugi pilot Moreau i pasażerowie państwo Lang Villar, ocaleni z płonącego parowca francuskiego „Georges Philippar“.

Co było przyczyną katastrofy, niewiadomo. Goulette był zbyt doświadczonym pilotem, aby śmiertelny wypadek przypisać jego winie.

Kpt. Goulette leciał z państwem Lang Villar z Brindisi do Marsylji. Katastrofa nastąpiła w odległości około 100 km. od Rzymu w kierunku Neapolu. Samolot spadł w okolicy lesistej, położonej o 2000 m. nad poziomem morza. Szczątki samolotu znaleźli lotnicy włoscy. Skrzydła były nieuszkodzone, zato reszta samolotu została w upadku całkowicie zmiażdżona. Zwłoki pani Lang Villar leżały o 40 metrów od miejsca wypadku. Na gałęziach pobliskiego drzewa znaleziono części jej płaszcza i sukni. Widocznie pasażerka wyskoczyła z samolotu, gdy ten opadał.

Marcel Goulette był jednym z czołowych, rajdowych pilotów francuskich. Pomiędzy 17 i 27 września 1929 r. odbył w 10 dni i 8 godz. słynny rajd z Marchesseau i Bourgeois z Paryża do Madagaskaru. W czasie tej podróży osiadł przymusowo w lasach podzwrotnikowych gdzie błąkał się kilka dni.

Następnie odbył rajd na trasie Paryż—Teheran i w niedługim czasie później Paryż — Sajgon. W tym drugim locie, trwającym 5 dni, towarzyszył mu jego serdeczny przyjaciel Marcel Lalouette, który zginął wraz z Janem de Permangle u brzegów Hiszpanji.

Słynny był jego rajd z Salel‘em na trasie Marsylja — Tananariwa, odbyty w 4 dni i 8 godzin i powrót stamtąd, który trwał 5 dni, 11 godz. i 30 min. 23.000 km. przelecieli wówczas lotnicy w 9 dni, 19 godz. i 30 min.

Na miesiąc przed śmiercią odbył kpt. Goulette wspaniały rajd Paryż — le Cap w 3 dni 18 godz. i 4 min.

Towarzysz jego w ostatnim śmiertelnym locie, pilot Moreau, chociaż liczył dopiero 26 lat, miał już za sobą 1.600 godzin lotu. Będąc pilotem instruktorem wyszkolił w szkole Farmana w Toussus-le-Noble przeszło 80 uczniów.

Z SZYBKOŚCIĄ WIATRU...

Demon szybkości zawładnął ludzkością. Człowiek śpieszy się ze wzrokiem utkwionym we wskazówki zegara, odmierzając nieledwie sekundy. Wyrwawszy się z powolnego wieku dyliżansów i żaglowców, wkroczył zwycięsko w wiek błyskawicznych ekspressów i pośpiesznych parowców a uczyniwszy jeszcze jeden krok naprzód znalazł się w erze ścigłych samochodów i samolotów, triumfujących nad przestrzenią.

Droga, którą dawniej przebywał w ciągu tygodni, dziś po paru godzinach zostaje za nim.

Ale i to mu jeszcze nie wystarcza. Zda mu się, gdy wzbiwszy się w powietrze, leci szybciej od ptaków do celu, nie bacząc na żadne przeszkody, piętrzące się tam na ziemi, które musiał omijać — że leci jeszcze za wolno.

— Szybciej panowie, szybciej — woła do konstruktorów — te wasze obecne samoloty wloką się jak omnibusy...

I konstruktorzy, pochyleni w ciszy kreślarń nad rysownicami, tworzą coraz to szybsze, coraz ściglejsze maszyny.

Ostatnio nad lazurową tonią uroczego włoskiego Lago di Garde śmigać zaczęła taka potężna, metalowa jaskółka, osiągająca fantastyczną szybkość przeszło 700 km. na godzinę.

Pilotujący nowy samolot, ten ostatni cud techniki, porucznik Neri, oficer awjacji italskiej, podczas treningów do pobicia rekordów szybkości dla wodnosamolotów, zdołał na niej osiągnąć zawrotną chyżość 745 km. na godzinę.

745 km. na godzinę — tak nie lata żaden ptak! To przecież 12 i pół km. na minutę, to kilometr przebyty w niespełna pięć sekund!

Por. Neri zamierza pobić światowy rekord szybkości dla wodnosamolotów, wynoszący 676 km. na godz. i ustanowiony w dniu 29 września 1931 r. wkrótce po zeszłorocznych rozgrywkach o puhar Schneidera, przez porucznika angielskiej awiacji morskiej, Stainforth‘a. Porucznik Neri już go właściwie pobił nieoficjalnie. Tylko że przy tej próbie nie było całego sztabu komisarzy sportowych, nie było urzędowych, ostemplowanych przed lotem chronometrów, co wymagane jest przez międzynarodowy regulamin sportowy dla oficjalnego uznanie rekordu.

Por. Neri ma nadzieję przy oficjalnej próbie pobicia tego rekordu przekroczyć szybkość 750 km. na godzinę.

Nowy ten wodnosamolot włoski, typu Macchi, zaopatrzony jest w dwa silniki Fiata o łącznej sile 2.800 koni, ustawione jeden za drugim. Siedzenie pilota znajduje się między motorami.

Wodnosamolot por. Neri jest ściśle sportowy; tak fantastycznej szybkości nie można jeszcze zastosować do samolotów komunikacyjnych, ale i one stają się coraz szybsze. Świeżo szwajcarskie linje lotnicze sprowadziły dla siebie z Ameryki takie cudo — samolot pasażerski, rozwijający szybkość do 370 km. na godzinę. Szybkość to olbrzymia. Samolot ten, typu „Lockheed“, jest więc szybszy nawet od europejskich samolotów myśliwskich, najszybszy bowiem płatowiec pościgowy „P“, konstrukcji polskiej ś. p. inż. Zygmunta Puławskiego, osiąga do 320 km. na godzinę.

Szybkość podróżna tego nowego „ekspressu powietrznego“ wynosi ponad 300 km. na godz., czyli o 100 km. więcej od najszybszych, obecnie używanych, komunikacyjnych samolotów europejskich.

Samolot ten jest dolnopłatem o kadłubie posiadającym idealny kształt pocisku, co ułatwia znakomicie lot, bowiem powietrze stawia minimalny opór. Zaopatrzony jest w 570-konny silnik Wright-Cyklon, chłodzony powietrzem.

Jak dotychczas próby robione z nowosprowadzonym samolotem w Paryżu, na lotnisku Le Bourget i w Zurychu wypadły zupełnie zadowalająco. Jedno coby można zarzucić temu świetnemu samolotowi, to zbyt duża szybkość lądowania, wynosząca przeszło 100 klm. na godz., co pociąga za sobą konieczność posiadania długiego lotniska, a wrazie lądowania przymusowego wybierania specjalnego terenu, którego może nie być w pobliżu.

J. W.

W PRZELOCIE Z ANGLJI DO ESTONJI MISJA ESTOŃSKA ODWIEDZIŁA WARSZAWĘ

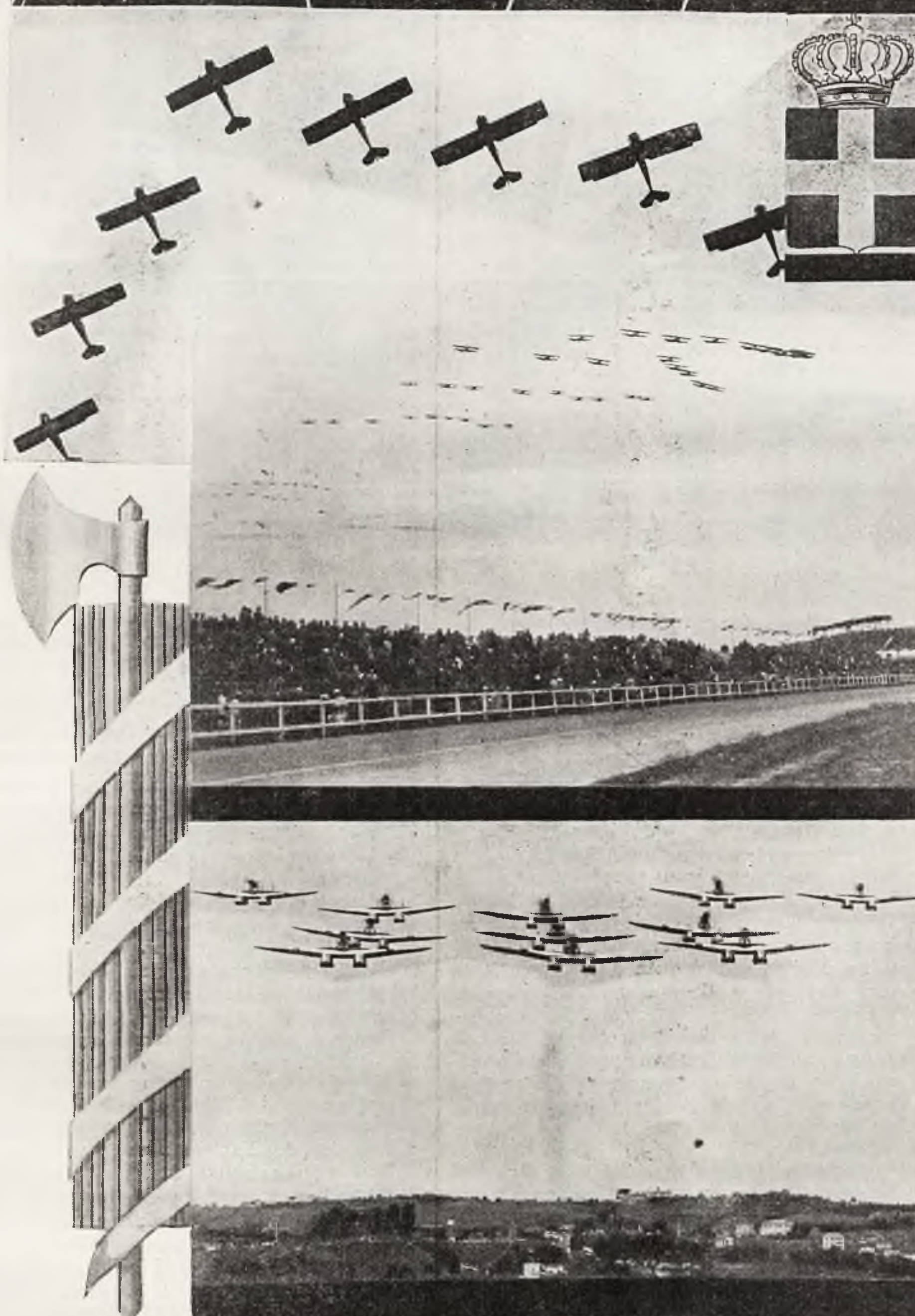


Samolot szkolny angielski typu „Avro“ zakupiony przez Estonję.

Szef dep. aeron. płk. pil. L. Rayski w rozmowie z płk. pil. R. Tombergiem szefem dep. aeron. Estonji

Oficerowie estońscy w towarzystwie oficerów lotnictwa polskiego z płk. pil. L. Rayskim na czele.

„DZIEŃ SKRZYDŁA" LITTORIO 26·V·1932







Dnia 26 maja r. b. odbył się w Rzymie drugi „Dzień Skrzydła", wspaniała manifestacja techniki i sprawności lotniczej, w obecności rodziny królewskiej, 52 lotników oceanicznych, biorących udział w rzymskim kongresie, a reprezentujących 12 narodów, oraz około 150 tys. widzów, zebranych na lotnisku „Littorio".

„Dzień Skrzydła" składał się z 14 epizodów lotniczych. W pierwszych 13 wzięło udział przeszło 300 samolotów różnych rodzajów: (myśliwskie, linjowe, niszczycielskie i wodno-samoloty), zaś w 14-ym epizodzie przy napadzie lotniczym i zbombardowaniu ośrodka przemysłowego uczestniczyły 82 samoloty niszczycielskie i 57 myśliwskich.

Epizody były następujące:

1 epizod — defilada grupy samolotów transatlantyckich: 11 wodno-samolotów morskich tego samego typu co 11 samolotów, które uczestniczyły w pierwszym w dziejach lotnictwa przelocie grupy samolotów przez ocean w r. 1931 pod kierownictwem gen. Balbo.

2 epizod — defilada dwu olbrzymów powietrznych „U. Maddalena" i „A. Guidoni", mogących pomieścić 150 pasażerów i eskortowanych przez 27 samolotów myśliwskich „Caproni 20".

3 epizod — niszczenie balonów zaporowych przy udziale eskadry myśliwskiej.

4 epizod — ewolucje zbiorowe 170 aparatów, dzielących się na cztery grupy myśliwskie i cztery grupy niszczycielskie Ewolucje te wykonane były z precyzją, świadczącą o wysokim poziomie lotnictwa włoskiego.

5 epizod — atak lotniczy wykonany przez eskadrę szturmową na stację kolejową.

6 epizod — ewolucje eskadry myśliwskiej, kierowanej z ziemi zapomocą radja. Nadmienić należy, iż jest to pierwszy wyczyn lotniczy przy zastosowaniu radja do kierowania samolotem, może to dokonać olbrzymiego przewrotu w lotnictwie wojskowem.

Podczas przerwy odbył się bieg i mecz piłki nożnej t. zw. ludzi bez wagi (przywiązanych do baloników).

7 epizod — następnie odbył się, po mistrzowsku wykonany, atak 30-tu samolotów szturmowych na „Grubą Bertę", odkrytą przez samolot wywiadowczy.

8 epizod — Imponujące wrażenie na widzach sprawił demonstrowany jednoczesny skok 20 ludzi ze spadochronem z samolotów bombardujących.

9 epizod — Zbiorowe ćwiczenia akrobatyczne, wykonane przez eskadrę myśliwską „Breda 19“ zamroziły krew w żyłach widza i wykazały niesłychaną brawurę i szaloną odwagę, połączoną z mistrzowstwem wykonania tych trudnych ćwiczeń lotniczych.

10 epizod — Atak eskadry myśliwskiej na lotnisko wykazał te same wartości, o których wspominaliśmy powyżej.

11 epizod — Ewolucje ze smugami kolorowego dymu.

12 epizod— Akrobacje zbiorowe eskadr myśliwskich, wykonane przez 27 samolotów „Caproni 20“, powiązanych razem, olśniły tłumy zebranych. Zaznaczyć należy, iż jest to pierwszy tego rodzaju wyczyn w dziejach lotnictwa świata. Trudności polegają na tem, iż maszyny powiązane za skrzydła nie mogą zmienić swej odległości między sobą. Wykonanie zaś jednoczesne ewolucji szeregu maszyn, znajdujących się w bliskiej siebie odległości i nie zmieniających tejże, jest majstersztykiem lotniczym, do którego się dochodzi przez długotrwałą, cierpliwą pracę, wielki wysiłek woli i ogromny trening. Akrobacja ta wykazała nam, co może zdziałać lotnictwo myśliwskie, stojące na tak wysokim poziomie, jak obecne lotnictwo włoskie.*)

13 epizod — Zajął uwagę widzów lotami szybowców, holowanych przez samoloty silnikowe.

14 epizod — W 14-ym epizodzie ujrzeliśmy specjalnie zbudowany ośrodek przemysłowy, który w następstwie był zaatakowany i zniszczony przez 144 samoloty, w tem 87 samolotów bombardujących i 57 myśliwskich. Cała groza napadu lotniczego na miasto lub ośrodek przemysłowy, została plastycznie uwydatniona w tym pokazie.

Manifestacja „Dnia Skrzydła“ osiągnęła pełne powodzenie, stając się wspaniałem stwierdzeniem doskonałości techniki i organizacji. Cały szereg lotników cudzoziemskich, śledzących te zawody, oświadczyło z zachwytem, iż zostali niemi zaskoczeni i wyrazili opinję, że nie przypuszczali, aby jakiekolwiek lotnictwo świata mogło dokonać tego, co pokazało lotnictwo włoskie.

Reasumując to wszystko, cośmy widzieli na pokazie „Dnia Skrzydła“, dochodzimy do wniosku, że te wspaniałe wyczyny, które podziwiał świat cały — Włochy obecne zawdzięczają niezwykle wysokiemu poziomowi, na jakim dziś stoi lotnictwo italskie. Dzięki czynnikom miarodajnym, które powołały do życia specjalne Ministerstwo Lotnictwa i w zrozumieniu doniosłości tej broni, poświęciły olbrzymie fundusze, przy jednoczesnej wydatnej w tym kierunku współpracy całego społeczeństwa, zdołano osiągnąć wyniki wprost rekordowe w rozwoju dotychczasowym lotnictwa.

Widzimy więc, co można osiągnąć, gdy całe społeczeństwo i państwo zdaje sobie sprawę z roli i przyszłych zadań lotnictwa.**).

*) Na Międzynarodowym Meetingu Lotniczym w Warszawie w dn. 18 i 19 czerwca byliśmy świadkami b. dobrych ewolucyj, wykonanych przez 3-kę samolotów „Avia“ 2 p. lot.

**) Znamiennym faktem szerokiego zainteresowania się lotnictwem był Międzynarodowy Meeting Lotniczy w Warszawie, gdy publiczność warszawska zalała lotnisko cywilne falą 50.000 widzów.

7-tygodniowa odyssea lotników niemieckich

Przed biurem policji australijskiej w Wyndham nad zatoką Cambridge w Australji zatrzymał się zdyszany krajowiec.

— Mam interes do naczelnika — zwrócił się do policjanta, stojącego przy wejściu. — Ważna nowina...

Do przybysza wyszedł komisarz Marshall.

— Czego chcesz? — zapytał.

— Znaleźliśmy na wybrzeżu, niedaleko stąd, białych ludzi. Są głodni i chorzy...

Komisarz Marshall nie namyślał się długo. Po pół godzinie już wyruszył w drogę na czele ekspedycji ratunkowej, złożonej z kilku policjantów i krajowców.

Szli długo. Gdy przybyli na miejsce, zastali w obozie tubylców dwu wynędzniałych białych.

Jeden z nich z trudem podźwignął się na widok policjantów.

— Chleba — wyszeptał tylko jedno słowo i znów osunął się ciężko na ziemię. Widać było, że jest do ostatka wyczerpany.

— Kim pan jesteś? — zapytał komisarz nachylając się nad nim.

— Bertram... Hans Bertram, a to mój mechanik Klausmann.

Mr. Marshall cofnął się zdumiony. A więc to był Bertram, zaginiony pilot niemiecki, którego szukano już bezskutecznie od siedmiu tygodni i którego już oficjalnie uznano za straconego.

Bertram i Klausmann zaginęli w drodze z Batawji do Portu Darwina. Wystartowali oni dnia 15 maja na dużym wodnosamolocie Junkersa z Batawji na Jawie. Z portu Darwina, który był celem pierwszego etapu ich lotu, zamierzali dokonać wielkiego lotu okrężnego wzdłuż brzegów Australji.

W oczekiwanym terminie srebrny Junkers nie wodował jednak w Porcie Darwina. Nie przybył i dnia następnego. Lotnicy zaginęli w drodze.

Próżno szukały ich wszystkie przepływające na trasie ich lotu okręty. Dnia 7 czerwca do ministerstwa spraw zagranicznych w Berlinie nadeszły oficjalne zawiadomienia, że dalsze poszukiwania wstrzymano, ponieważ były już beznadziejne.

Nagle w tydzień później nadchodzi wieść, że krajowcy znaleźli na brzegu australijskim chusteczkę do nosa z monogramem „H. B.“ i papierośnicę z wygrawerowanym napisem w języku niemieckim. „H. B.“ to przecież litery Bertrama — Hans Bertram.

Wobec tego niespodziewanego odkrycia wznowiono poszukiwania. Australijski samolot, wysłany dla przeszukania okolicy znajduje wodnosamolot Bertrama, kołyszący się na falach niedaleko brzegu. Brak mu jednego pływaka.

Na brzegu znajdują następnie notatki pisane ręką Bertrama. Cóż się okazuje? Wskutek wyczerpania zapasów benzyny, spowodowanego burzą i przeciwnym wiatrem lotnicy musieli osiąść na morzu niedaleko brzegu.

Odczepili od samolotu jeden z pływaków i na tej zaimprowizowanej łódce usiłowali dostać się na ląd. Równe dwa tygodnie trwała ta wędrówka przez maleńki skrawek morza do widniejącej w oddali ziemi, która była tuż tuż. Fale to przysuwały pływak do lądu, to znów odpychały go w stronę pełnego morza. Skromne zapasy żywności i wody, zabrane przez lotników z pokładu samolotu, były już dawno wyczerpane, gdy niespodziewany sztorm wyrzucił Bertrama i Klausmanna na brzeg, przyczem prowizoryczna ich łódka uległa zupełnemu rozbiciu.

To wszystko. Tu wszelkie ślady urywały się. Minęło znów trzy tygodnie bez żadnej wieści o lotnikach. Uważano ich już za straconych, rodziny ich przywdziały żałobę, gdy nagle nadeszła radosna wieść o ich cudownem uratowaniu.

Według opowiadań lotników, po wydostaniu się na brzeg ruszyli wgłąb lądu, przedzierając się przez gąszcz krzewów. Byli głodni, wyczerpani i trawieni gorączką. Żywili się ślimakami i korzonkami traw. Byli tak osłabieni, że w przeciągu pięciu tygodni zdołali przejść zaledwie... 12 mil.

Wreszcie dn. 3 lipca spotkali grupę krajowców, którzy im przyszli z pomocą i zawiadomili o ich odnalezieniu władze australijskie.

Od dnia 15 maja, od chwili startu, do dnia 3 lipca daty ich odnalezienia, minęło akurat siedem tygodni.

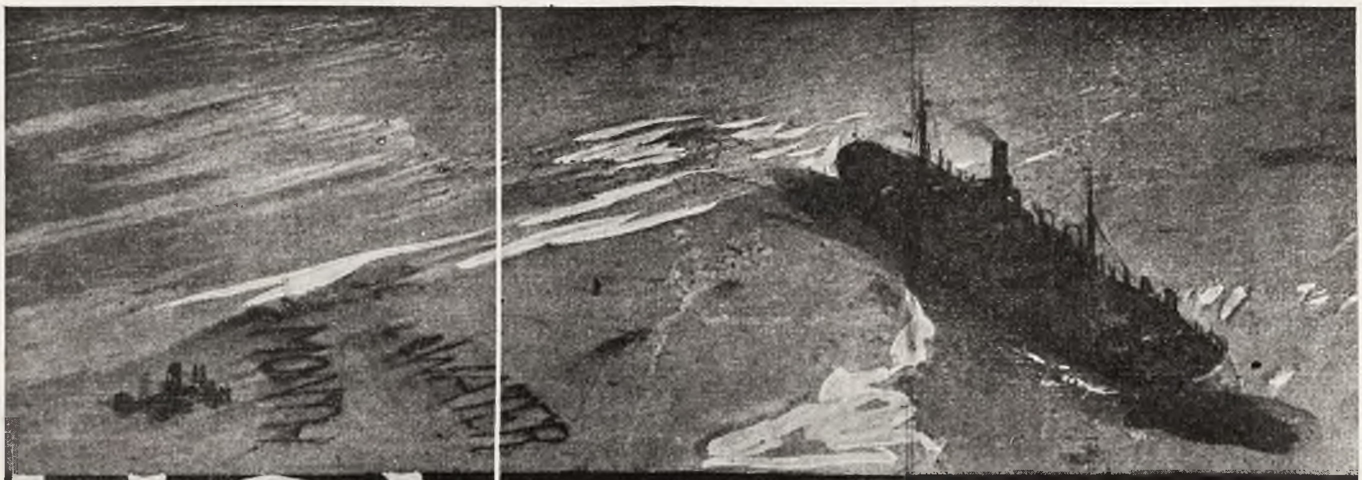
Naprawdę trzeba mieć rzadkie szczęście żeby wydostać się obronną ręką z takiej beznadziejnej sytuacji.

Bertram zresztą nie może uskarżać się na brak szczęścia. Już raz uratowano go w równie niemal cudowny sposób w zatoce Bengalskiej. Podjął on wówczas t. zw. „australijsko-niemiecki lot przyjaźni“ z Niemiec do Australji.

Nad zatoką Bengalską wpadł w burzę i musiał wodować. Gwałtowna fala wywróciła wodnosamolot, który zaczął tonąć.

Bertram miał się już za straconego, gdy niespodziewanie na horyzoncie ukazał się jakiś statek, który wziął go na pokład.

Hans Bertram jest znanym lotnikiem niemieckim. Od kilku już lat, mimo młodego wieku — liczy dopiero 27 lat — jest instruktorem w chińskiem lotnictwie morskiem.



LIGA DLA MIĘDZYNARODOWEJ POMOCY LOTNICZEJ

Przed dwoma miesiącami jeden z poczytnych tygodników niemieckich „Die Woche“ poruszył na łamach swych kwestję organizacji międzynarodowej pomocy doraźnej, niesionej przez samoloty.[1] Odnośny artykuł spotkał się z nieoczekiwanem zainteresowaniem sfer miarodajnych, jakoteż szerszej publiczności; między innymi wypowiedzieli się na ten temat tak powołane osobistości, jak: attache wojskowy przy Ambasadzie Stanów Zjednoczonych w Berlinie płk. J. Wüst, poseł chiński w Berlinie dr. King oraz współpracownik Hansy Powietrznej Niemiec dr. H. Orlovius— podając jednocześnie wnioski do zrealizowania międzynarodowej lotniczej ligi ratowniczej, która umożliwiłaby niesienie szybkiej pomocy tam, gdzie inne środki lokomocji natrafiłyby na nieprzezwyciężone trudności względnie spowodowałyby opóźnienie akcji ratowniczej.

Zachęcona takim sukcesem swego apelu Redakcja „Die Woche“ zwróciła się również do nas z prośbą o spopularyzowanie tej doniosłej idei wśród naszego społeczeństwa oraz naszych sfer powołanych i wypowiedzenie się na ten temat.

Uważamy przeto za swój obowiązek w miarę możności przyczynić się do powstania tak wielkiego dzieła i z całą gotowością podajemy powyższe do wiadomości naszych czytelników.

Żywimy nadzieję, że odnośne sfery jakoteż powołane instytucje społeczne zechcą wypowiedzieć się w poruszonej kwestji, tembardziej, że jako naród o rycerskich tradycjach nie wypadałoby nam pozostać w tyle za innymi.

Ze względu na doniosły humanitarny cel inicjatywy jesteśmy gotowi użyczyć miejsce w naszym organie na rzeczowe artykuły.

Od siebie dodajemy, że biorąc pod uwagę żywiołowe katastrofy tylko kilku ostatnich lat, jak: powódź w Chinach, gdzie miljony ludzi pozostało bez chleba i leków, odcięcie od wszelkiej komunikacji ze światem zamarzniętych w morzu statków, którym z powodu braku paliwa i wody bez pomocy samolotu groziła zagłada; trzęsienia ziemi, wybuchy epidemji i t. p. nie można zbagatelizować doniosłości szybkiej a najskuteczniejszej pomocy samolotu, a tembardziej zorganizowanej akcji ratowniczej międzynarodowych lotniczych eskadr ratowniczych.

Poniżej przytaczamy pismo Ambasady Chińskiej.

* * *

Chińska Ambasada pragnie wyrazić serdeczne podziękowania za artykuł w „Die Woche“, jakoteż za wyrażone w nim wspomnienie wielkiego narodowego nieszczęścia, jakie spotkało Chiny przez straszną katastrofę powodzi na terytorjum Jang-tse.

Kwestja, która przy tej sposobności została poruszoną, a mianowicie czy eskadry lotnicze świata byłyby w stanie nieść pomoc i ratunek, w rodzaju latającego Czerwonego Krzyża, oddając cenne usługi w ratownictwie wielu istnień ludzkich, zainteresowała nas nadzwyczajnie, zwłaszcza, że tego rodzaju katastrofy z biegiem czasu mogą się, niestety, powtórzyć.

Jednakże, w samej rzeczy, trzeba się zastanowić, czy dzisiejszy stan techniki lotniczej, choć bardzo wysoki, da możność już w chwili obecnej przeprowadzić taki plan. Gdzie np. powinna być ulokowana flota powietrzna, potrzebna do skutecznego przeprowadzania podobnej ekspedycji ratowniczej? O ile np. w Europie, i w jaki sposób, w razie ewentualnych katastrof żywiołowych na Dalekim Wschodzie, dałoby się odkomenderować dużą ilość samolotów w tak daleką drogę? Zwłaszcza, że dziś jeszcze wymagane są znaczne przygotowania do dokonania długodystansowych lotów. Dalsze plany w tym kierunku bardzo nas interesują.

Z wysokiem poważaniem

Ambasada Chińska

(—) *Dr. King.*

* * *

POMOC LOTNICZA W PRAKTYCE.[2])

Już niejednokrotnie dowiedziono w praktyce, że w wielu wypadkach jedynie samolot jest w stanie nieść pomoc w razie nieszczęśliwego wypadku lub katastrofy. Konieczne środki lokomocji zawodzą z powodu powolności lub też dlatego, że przeciwstawiają się im łańcuchy gór, morze, pustynie lodowe i lądowe. W takich wypadkach samolot, niezależnie od formy i rodzaju terenu, pędzi z szaloną szybkością przez przestworza ku swemu celowi.

Do północno-szwedzkiego posterunku lotniczego w Oestersund dochodzi wiadomość: w odległej wsi Husum ginie rolnik z upływu krwi spowodowanego przez owrzodzenie żołądka! Po upływie 70 minut w odległej o 220 km. miejscowości samolot wojskowy przyjmuje ciężko chorego na pokład i startuje bezzwłocznie do lotu powrotnego przy 20 st. C. zimna i w zupełnej ciemności. Zastosowana następnie transfuzja krwi udaje się i człowiek zostaje uratowany od niechybnej

1) *Od Redakcji:* Zwracamy na tem miejscu szczególną uwagę na łączność tych wniosków, z ideą francuskiego rozbrojenia;— umiędzynarodowienia sił powietrznych i podporządkowania lotnictwa Lidze Narodów.

2) Artykuł dr. H. Orlovius‘a.

śmierci. Zatem jedna z wielu czysto heroicznych pomocy lotniczych, pustynnej i niedostępnej północy!

Na wyspie Neuwerk (mieszczącej latarnię morską), położonej w ujściu Łaby około Cuqshafen, jeden z mieszkańców zachorował na ropne zapalenie wyrostka robaczkowego. Chory jest w takim stanie, że przetransportowanie do lecznicy jest nawet samolotem nie do pomyślenia, gdyż nie udałoby się utrzymać go przy życiu aż do przybycia do sali operacyjnej. Pilot znajdujący się w Neuwerk leci z lekarzem z Wilhelmshafen na wodnosamolocie do wyspy i przybywa w ostatniej chwili, lecz jeszcze w porę. Po upływie trzech godzin, lekarz ów udaje się z powrotem ze swym chorym do kliniki w Wilhelmshafen.

Na wyspie odległej o 115 mil morskich od Amhorage na Allasce, nauczycielka we wsi Ninilichie, rani się podczas czyszczenia strzelby kulą pozostałą w lufie. Łodzie z powodu silnej burzy nie mogą wypłynąć. Lekarz przybywa w samolocie, zaopatrzonym w płozy, końcowy odcinek drogi odbywa w saniach ciągniętych przez psy i uczniów z Ninilichie i... nauczycielka ich zostaje uratowana.

W Australji, gdzie osiedla ludzkie znajdujące się wewnątrz kontynentu, często oddalone są o setki kilometrów od najbliższego miasta, istnieje już zorganizowana lotnicza służba lekarska. Początkowo sześć miejscowości wyposażono w lekarza, stację ratowniczą, samolot, stację materjałów pędnych i radjostację.

Samolot służy do śpiesznego przewozu lekarza jak i pacjenta, gdyż posiada łóżko. Istniejąca tu misja zagraniczna kościoła prezbiterjanów, również urządziła powietrzny ambulans i rozwija podobną działalność. W południowej Afryce zakonnik ojciec Schultze zmuszony był przypatrzeć się, jak jego przyjaciel zostaje odtransportowany z fermy zaprzęgiem wołów i po drodze umiera. Zdarzenie to wzbudza u niego postanowienie powołania do życia stowarzyszenia misyjnego „Mira“ z bazą w Windbuk i obecnie dysponuje nowoczesnemi środkami lokomocji, w pierwszym rzędzie samolotami.

Transporty medykamentów samolotem przeprowadzono już niejednokrotnie z dużem powodzeniem.

Podczas ciężkiej zimy 1929—30 na Bałtyku zamarło wiele okrętów a wyspy na morzu Północnem odcięte zostały od kontynentu. Wszędzie był brak lekarstw, które tylko dzięki samolotom niemieckiej Lufthansy udało się dostarczyć w te okolice. Gdy na jesieni 1927 r. we wschodniej części Persji wybuchła rozszerzająca się w zastraszający sposób cholera, Lufthansa i Tow. „Junkers“ dostarczyło z Frankfurtu nad Menem przez Moskwę do Teheranu 100.000 paczek szczepionki, która w ten sposób w ciągu niespełna trzech dni była do dyspozycji.

W listopadzie 1931 r. ta sama epidemja szalała w okręgu Ahwas, i znów zmobilizowano, jako najszybszą pomoc, samoloty, które przewiozły duże ilości surowicy i kilku lekarzy do nawiedzonego zarazą okręgu. Gdy w Hannower wybuchła epidemja tyfusu, z różnych niemieckich portów lotniczych dostarczono nawiedzonej ludności serum lecznicze drogą powietrzną.

W zakresie pomocy, noszonej w zimie 1929—30, Lufthansa dostarczyła okrętom i wyspom nietylko lekarstw, lecz również żywność i pocztę, a nawet węgiel. Z Flensburga do Pellcorem urządzono na ten okres regularną obsługę lotniczą, nadzwyczajne loty prowadziły do Halling, Horge, Longevoye, Wych-Fohr. Na Bałtyku musiano w pierwszym rzędzie ustalić położenie zamarzniętych okrętów. Drogą radjową zawiadomiono i wzywano następnie okręty linjowe, które musiały służyć jako łamacze lodu i w ten sposób często jeszcze w ostatniej chwili udało się wyswobodzić okręt.

Kiedy następnie zamarznięcie postępowało, samoloty dostarczały i wyrzucały, stosując spadochrony, wszelki żądany materjał, zapotrzebowany częściowo drogą napisów z ogromnych liter, wykonanych węglem na powłoce lodowej: w podobny sposób samoloty zaprowiantowały prawie każdej zimy szereg czasowo niedostępnych schronisk w Alpach.[1])

Kilku taterników zaginęła w Alpach. Francuski lotnik Thoret dostrzegł ich wzywających znakami ratunku, na którejś z turni. Wrócił on tedy na lotnisko i kazał napisać na dolnych płaszczyznach swego samolotu słowa: „Nie ruszajcie się z miejsca“!

Jednocześnie zaalarmowana kolumna ratunkowa mogła w ten sposób odnaleźć i wyratować zbłąkanych, pośród których był jeden z ciężkiemi obrażeniami.

Gromada pątników zbłądziła w pustyni w okolicy Bagdadu. Angielscy lotnicy w tej okazji uratowali życie 150 ludziom.

Włoski gen. Nobile i jego towarzysze zwątpili już po katastrofie „Italji“ w wyratowanie ich. Samoloty wszystkich nacyj śpieszyły na ratunek i szwedzki pilot Lundborg wyratował badacza strefy północnego bieguna z niebezpieczeństwa.

Przy drugiem lądowaniu na bryle lodowej samolot jego uległ uszkodzeniu, jednak jeden z jego towarzyszy kontynuował z powodzenie akcję ratunkową.

Buntownicy otoczyli Kabul, stolicę Afganistanu. Członkom zagranicznych kolonij groziło wielkie niebezpieczeństwo. Angielskie samoloty odtransportowały 340 osób z oblężonego miasta.

Samoloty są nietylko wybawcami z niebezpieczeństwa dla życia, lecz również z niebezpieczeństw ekonomicznych. Podczas katastrofalnych powodzi i pożarów leśnych, jedynie tylko oko lotnika jest w stanie osądzić, jakie środki zaradcze będą skuteczne.

W czasie powodzi Łaby w lecie 1926 r. samoloty zawiadomiły o zbliżaniu się nowych fal i ostrzegły zagrożone obszary. Wodnosamoloty wyratowały ludzi i ich mienie z odciętych zagród. Fotografje lotnicze dały wskazówki co do celowego założenia nowych prac kultywacyjnych, a rzeczoznawcy upewnili się z nich, jakie należy czynić przygotowania w razie powtórzenia się podobnych wypadków.

Szkodniki w plantacjach bawełny w Ameryce, szarańcza w południ. Rosji, Turcji, Syrji, Egipcie i Palestynie, będąca dla ludności tych krajów niejednokrotnie wprost plagą biblijną w lasach Marchji, Turyngji i Luneburskiej Puszczy, były zwalczane z samolotu. Niemieccy lotnicy rozsypywali z 20 metrów wysokości nad schorzałemi drzewkami drobno sproszkowaną mieszankę z kalium i arsenu i tym sposobem wyratowali ogromne drzewostany od niechybnej zagłady.

Inny kraj, często nawiedzany przez żywiołowe katastrofy, jak Stany Zjednoczone, miał świetną sposobność zdobyć na tem polu doświadczenie. Bardzo często jedynie samoloty wojskowe mogły nieść pomoc i dotrzeć do okolic nawiedzonych, do których inną, jak powietrzną drogą, nie było dostępu.

* * *

TWORZMY LIGĘ ŚWIATOWEJ POMOCY LOTNICZEJ.[2])

Jak ja sobie przedstawiam urzeczywistnienie „światowej pomocy lotniczej“? Jak sobie przedstawiam, by samoloty w razie nagłych nieszczęśliwych wypadków na świecie: powodzi, trzęsień ziemi, pożarów leśnych, epidemji, mogły praktycznie działać? Otóż jest jasnem, że samolot, jako najszybszy środek lokomocji naszych czasów, jest w pierwszym rzędzie powołanym przybyć na miejsce katastrofy i dostawić lekarzy, środki opatrunkowe, leki, przyrządy ratownicze, pożywienie, odzienie, lub wyratować ludzi i zwierzęta z niebezpieczeństwa. W niektórych wypadkach samolot jest właściwie jedynym środkiem komunikacyjnym, mogącym dotrzeć do miejsca katastrofy. Już niejednokrotnie, czy to dobrowolnie, czy też zwerbowani i wspierani przez związek lotnicy z powodzeniem brali udział w tego rodzaju akcjach ratunkowych.

Czy zatem nie może to zadziwić, że tak konieczna i cenna służba ratownicza dotychczas nie została zorganizowana, że tak ważny i niezwykły sprzęt ratunkowy nie jest planowo i ogólnie wykorzystany w służbie pomocy dla ludzkości? Nie udawało się to dotychczas nietylko dlatego, że w położonych często poza granicami cywilizacji terenach nawiedzonych przez katastrofę nie było samolotów wcale, lub było za mało, lecz również dlatego, że samoloty, będące do dyspozycji państw sąsiednich, w samej rzeczy nie zostały zmobilizowane, samoloty prywatnych towarzystw z powodu niemożliwości wzięcia na siebie kosztów ekspedycji ratunkowej, zaś samoloty wojskowe — ponieważ nie mogły przekroczyć granicy swego kraju.

Jedne i drugie stosownie do obowiązujących praw lotniczych byłyby zmuszone przedtem uzyskać zezwolenie wszystkich państw, jakie trzebaby przelecieć! Pod tym względem podzielam oczywiście zdanie chińskiej ambasady, która tak żywem zainteresowaniem reagowała na moje wywody. Czy jednak nie z przyczyn natury technicznej, dziś nie da się jeszcze gdziekolwiek na świecie stacjonować stałą flotę powietrzną Czerwonego Krzyża? Organizacje Czerwonego Krzyża nie dysponowałyby zapewne środkami dla stałego utrzymania na ten cel samolotów i pilotów.

Jednakże w niżej krótko tylko naszkicowanej formie już obecnie dałoby się urzeczywistnić światową pomoc lotniczą, jako stałą organizację; — zostaje ogłoszona odezwa do tworzenia ligi światowej pomocy lotniczej. Przystąpić do niej może każdy, gdziekolwiek by zamieszkiwał, o ile tylko chce dopomóc w utworzeniu

---

[1]) Celem podtrzymania opisu autora, redakcja podaje do publicznej wiadomości opis i wyciąg z dziennika okrętowego statku „Tczew“ (Patrz miesięcznik „Morze“ organ Ligi Morskiej i Kolonjalnej — kwiecień 1929 r.).

[2]) Artykuł dr. Piotra Supf — lotnika poety.

nowego wielkiego dzieła ratunkowego w służbie ratownictwa człowieka, odpowiadającego naszej epoce. Głównem zadaniem Ligi jest to, że przyczyni się ona do przystąpienia do Ligi wszystkich państw i towarzystw lotniczych [1]) i ich zobowiązania się do oddania w razie katastrofy do dyspozycji Ligi wszystkich samolotów, będących w danej chwili zbędnemi. Liga uzyskuje to, że wszystkie rządy zgodzą się bez specjalnego zezwolenia na przelot każdego samolotu, którego flagi lub znaki wyraźnie oznaczają pozostawanie na usługach Ligi (rozumie się, że piloci muszą być wyposażeni w zaświadczenia Ligi).

W wypadku katastrofy Liga czyni wszystko, aby dostępne dla niej samoloty rzeczywiście zostały wyzyskane. Pozatem Liga byłaby upoważniona do obciążenia poszczególnych państw (członków Ligi) kosztami ekspedycji ratunkowej i rozłożenia tych kosztów stosownie do siły finansowej odnośnych państw — członków, wg. stosownego klucza, o ileby ewentualne ofiary prywatne nie wystarczały. Liga zbiera i publikuje wszystkie doświadczenia, zdobyte w dziedzinie światowej służby ratowniczo-lotniczej. Organizacyjnie Liga przyłączyłaby się do Czerwonego Krzyża. Jako honorowego przewodniczącego zaproponowałbym Charlesa Lindbergha, ochotniczo latającego Samarytanina w Chinach.

Dlaczego zwlekać z wezwaniem? Zorganizujmy Ligę dla światowej pomocy lotniczej!

* * *

ORGANIZACJA AKCJI RATUNKOWEJ I POMOCY PRZEZ SAMOLOTY. [2])

Korzystanie z samolotów do pracy ratunkowej przy nieszczęśliwych wypadkach, stało się w całym świecie powszechnie używanem, że nie przedstawia już żadnej nowości, a raczej weszło w praktykę i powinno być tak rozbudowane, aby w chwili wypadku mogło być natychmiast zastosowane.

Dotychczas środki ratownicze, przeznaczone do dostawy drogą powietrzną, były w pośpiechu zebrane i korzystano w takich wypadkach z urządzeń, jakiemi w danej chwili można było rozporządzać. Że w takich wypadkach osiągnięto zadowalające wyniki, przemawia za sprawnością nowoczesnego samolotu, w dużej jednak mierze należy to zawdzięczyć również poświęceniu się pilotów, którzy przez długie kilkugodzinne i męczące loty w ciężkich i niebezpiecznych warunkach wyrównali powstałą przez brak przygotowań stratę czasu.

Ameryka przy różnych pamiętnych okazjach była stawiana przed zadaniem ratowania znacznej liczby osób, izolowanych niespodziane przez powodzie lub inne katastrofy, a z powodu braku komunikacji z lądem stałym, będących w niebezpieczeństwie.

Na szczęście przy istniejących organizacjach wojsk lądowych i morskich przewidziane są pogotowia ratunkowe, celem skutecznego i szybkiego zwalczania takich sytuacyj. Wiele nieszczęść i biedy można było uniknąć, mając możność załadowania szybko na samoloty przygotowane zapasy i dostarczając je bez zwłoki w miejsca, najbardziej ich potrzebujące.

Podczas niszczącej powodzi roku 1929 w Stanach Zjednoczonych, samoloty wojskowe wykonały godną podziwu pracę i akcję ratunkową dla okolic nawiedzonych, osiągalnych jedynie drogą powietrzną. Całe tonny żywności, ubiorów, leków i pomocy wszelkiego rodzaju były dowiezione przez samoloty wojskowe, jak również lekarze i pielęgniarki i wiele osób chroniących się na dachach domów i wierzchołkach drzew — udało się wyratować. Dużo dałoby się pisać i o tragicznych a także i komicznych zdarzeniach w tych dniach gorączkowej czynności ratunkowej, kiedy to piloci latali w deszczu, ciemności i burzy, a przymusowe lądowania właściwie powinny były kończyć się nieszczęściem. Możnaby przytoczyć wiele wypadków, gdzie amerykańscy lotnicy lądowi i morscy byli wzywani celem wyratowania ludzi, którzy przez pożary lasów, burze i lód — znajdowali się w izolacji lub takich, którzy zabłądzili w dżunglach i pustyniach. W takich wypadkach niesienie pomocy jest jeszcze stosunkowo proste i łatwe, przy wielkich katastrofach jednak powstaje zagadnienie, wymagające starannej i planowej organizacji.

Z tego wszystkiego wynika, że organizacja, podobna do organizacji Czerwonego Krzyża, powinna przyjąć na siebie takie zadanie i przez zawarcie układów z tow. lotniczemi, mieć do rozporządzenia flotę powietrzną, którą w razie nieszczęścia lub katastrof możnaby w szerokich rozmiarach zmobilizować w jednej chwili.

Jakób W. S. Wuest
ppłk. armji amerykańskiej
attache lotniczy

SZEŚĆ TYGODNI W LODACH BAŁTYKU

Dnia 11 lutego 1929 r. nad statkiem „Tczew" unieruchomionym zwałami lodu przeszybował samolot!

Żadna akcja ratunkowa w celu wydobycia statku z okowów lodowych nie może być podjęta.

Łamacze lodów w kanale kilońskim zamarznięte, pancerniki z powodu grubego lodu nie mogą przyjść z pomocą.

Dowództwo niemieckiej marynarki wojennej w Kiel postanowiło zaopatrywać polski okręt w żywność za pomocą samolotów i w ten tylko sposób możliwem było uratować załogę przed śmiercią głodową.

12 lutego załoga statku ułożyła węglem na śniegu napisy, prosząc lotników o dostarczenie żywności.

Skutek napisów nie każe długo na siebie czekać. Już następnego dnia, ten sam samolot rzuca obok statku worki z prowiantem.

Radość i zachwyt załogi z tego oryginalnego sposobu aprowizacji okrętu, jest niezwykła.

Od kilku dni trwająca śnieżyca i mgła nie pozwala na zaopatrywanie nas w żywność przez samoloty.

Przez 3 dni nie zjawia się żaden samolot.

Prowiant, pomimo bardzo oszczędnej gospodarki wyczerpał się.

Smętnie — opowiada załoga naszego statku — „spoglądaliśmy w górę, oczekując zjawienia się naszych powietrznych przyjaciół.

Wreszcie dnia 17 lutego spada oczekiwana „manna" w postaci mięsa i chleba z nadzwyczajnym dodatkiem kilku paczek tytoniu i niemieckich gazet. Salu-



Statki uwięzione w lodach Bałtyku. — Na pierwszym planie samolot ratowniczy „Lufthanzy".

1) *Od Redakcji.* Istnieje obecnie około 60 międzynarodowych zrzeszeń na polu lotnictwa i w pokrewnych dziedzinach.

2) Artykuł ppłk. Jakóba Wuest'a.

tujemy lotnikom na pożegnanie banderą, a następnego dnia ukazuje się ułożony przez nas węglem na lodzie ogromny napis, przeznaczony dla nich:

„Besten Dank“.

19 lutego zanotowano w dzienniku okrętowym otrzymanie poczty z Gdyni i rozpoczęło się formalne zasypywanie statku prowiantem, a więc rzucano chleb, masło, wędliny, kawę, rum, tytoń, papierosy, i wiele, wiele innych rzeczy.

Samolot zniżając się na parę metrów nad lodem, rzucał każdorazowo po kilka pełnych worków.

Wszelkiemi sposobami staramy się lotnikom wyrazić swą wdzięczność.

Zdają się nas rozumieć, zataczają bowiem obok statku niewielkie koła i przesyłają nam ręką pozdrowienia.

Na drugi dzień ukazuje się na lodzie napis, przeznaczony tym razem wyłącznie dla szczególnego naszego przyjaciela — samolotu Nr. D 1048. „Fez D. 1048 Besten Dank. Fehlt nur paar Mädchen“ — jako dowód wspaniałego humoru naszej załogi.

Lecz i to, co zdawałoby się nieosiągalne, staje się najniespodziewaniej możliwe. Samolot na płozach (specjalnie przystosowany do lądowania na śniegu) wynajduje wśród zwałów kry dogodną przestrzeń i pomyślnie ląduje obok nas.

Witani owacyjnie lotnicy odwiedzają nasz statek. Serdecznie ściskamy im dłonie, nie znajdując słów dla wyrażenia prawdziwej naszej wdzięczności. Wizyta ich jest niestety zupełnie niespodziewana; nie jesteśmy przygotowani do odesłania listów, więc każdy na poczekaniu skreśla parę krótkich zawiadomień o swojem zdrowiu i doskonałym humorze, że nic mu nie grozi i niczego mu nie brak. Odprowadzamy gremjalnie lotników do samolotu. Przyrzekają nam w najbliższych dniach ponownie wylądować po to, aby zabrać przygotowaną do odesłania pocztę.

Wracamy do codziennych zajęć.

W kilka dni po pierwszem lądowaniu przywożą lotnicy ze sobą berlińskiego korespondenta „Expressu Porannego“ — autora alarmujących artykułów w prasie warszawskiej. Przyleciał, aby naocznie przekonać się o naszem „tragicznem“ położeniu, lecz musiał zapewne przyjść do przekonania, że postój w lodach i zbieranie obfitej „manny“ nie należy do rzędu „bohaterskich“ czynów, i że raczej winien był nas traktować jak skazańców a nie jak bohaterów. Żegnając miłego gościa, i dziękując mu szczerze i serdecznie za żywe zajęcie się naszym losem, mieliśmy smutne miny. Kto wie, jak długo jeszcze zostaniemy na łasce losu i opiece samolotów.

A dokoła nas ten sam widok lodowej pustyni i zasypanych śniegiem zwałów kry.

Sześć tygodni odcięcia od świata, sześć tygodni więzienia w lodach skończyło się wreszcie. Załoga przez cały ten czas wytrwale walczyła z żywiołem i zdała bezwzględnie egzamin swej dojrzałości w trudnej służbie morskiej, a swoim humorem w ciężkiej, krytycznej sytuacji wprawiła w podziw komunikujących się z nami drogą powietrzną niemieckich lotników. Ci ostatni zaproszeni przez nas na wydany dla nich obiad w jednym z hotelów w Kielu, podkreślili niezwykłą w stosunku do nich uprzejmość oficerów statku i inteligencję załogi. Jeden z lotników w swem serdecznem przemówieniu, porównywując zachowanie „Tczewa“ i innych statków, nawet swojej narodowości, nie znajdował słów uznania dla polskiej załogi. Jedyny „Tczew“ nie opuścił nigdy sposobności okazania swej dla nich przyjaźni, salutując banderą, jedyny „Tczew“ wyrażał w ten sposób swą wdzięczność za okazywaną mu pomoc.

Zwyczajny pomysł układania węglem napisów na lodzie dla samolotów — był wynalazkiem „Tczewa“ i był następnie stosowany z polecenia lotników na innych statkach. Prosząc lotników o dostarczenie listów i gazet, załoga „Tczewa“ miała na uwadze tylko korzyść własną. Jednak miało to ten skutek, że poczta od tej chwili zaczęła być regularnie zrzucana na wszystkie inne statki, uwięzione na Bałtyku. Dowcipny zaś napis „Besten Dank! Fehlt nur paar Mädchen“ wprawił wszystkich w zachwyt i zdjęcie fotograficzne tego napisu rozeszło się w kilku tysiącach egzemplarzy.

Pozatem zawinięcie Tczewa o własnych siłach do portu było prawdziwą, imponującą niespodzianką dla wszystkich.

Mały „Tczew“ wyszedł z ciężkiej sytuacji z honorem i zwycięsko, nie przynosząc ujmy powiewającej na nim banderze polskiej.

TAJEMNICZA ŚMIERĆ LENY BERNSTEIN

Niezwykle zagadkowo przedstawia się nagły zgon czołowej lotniczki francuskiej Leny Bernstein, groźnej konkurentki Maryse Bastié.

Lena Bernstein przybyła do Biskry w Algierze, gdzie rozpoczęła przygotowania do pobicia rekordu lotu w linji prostej, odebranego jej przed dwoma laty właśnie przez Maryse Bastié.

Ale władze miejscowe opieczętowały z miejsca jej samolot. Lena Bernstein bowiem zapomniała postarać się w Paryżu o pozwolenie na lot przez Saharę.

Przepisy są zredagowane ściśle — nikomu nie wolno lecieć przez pustynię bez pozwolenia władz. Nie pomogły czarujące uśmiechy pięknej lotniczki i jej błagalne prośby. Przedstawiciele władz pozostali niewzruszeni. Trudno, przepisy są wyraźne.

Lena Bernstein nie zrezygnowała jednak. Uparła się lecieć za wszelką cenę. A trzeba dodać, że śmiała lotniczka należała do ludzi, którzy nie wyrzekają się łatwo swych planów.

I nagle...

Dnia 2 czerwca Lena Bernstein wyjechała wieczorem poza miasto w stronę lotniska. W odległości 3 kilometrów od granicy osady wysiadła z auta.

— Wrócę piechotą — oświadczyła czarnoskóremu krajowcowi, który ją odwiózł. — Możesz wracać do miasta.

Ale słynna lotniczka nie wróciła. Próżno czekano ją w hotelu, próżno dowiadywali się o nią znajomi. Pięknej Leny nigdzie nie było. Po 24 godzinach zrodziło się przypuszczenie, że tajemnicze zniknięcie, to może jeszcze jedna z ekstrawagancyj śmiałej pilotki. Przecież ostatnio słynna lotniczka podpisała nieoczekiwanie kontrakt na występy w... cyrku.

Dopiero po upływie 6 dni wyjaśniała się tajemnica jej zniknięcia. Lenę Bernstein znaleziono przypadkowo na skraju lotniska. Była martwa. Obok niej leżała próżna butelka po szampanie i dwie puste tubki od Gardenalu, silnego środka nasennego. Piękna twarz zczerniała już zupełnie, ciało pokryte było sinemi plamami. Jasnem było, że śmierć nastąpiła przed kilku dniami.

Lekarz urzędowy zbadawszy pobieżnie zwłoki, wystawił świadectwo zgonu. W rubryce „przyczyna“ wpisał — otrucie, samobójstwo.

Ale jakiż powód? Co skłoniło świetną lotniczkę, stojącą u progu sławy, zawsze wesołą, pogodną i zrównoważoną do sięgnięcia po truciznę?

Czyżby to aby napewno było samobójstwo?

Wysunięto hipotezę, że Lena Bernstein padła ofiarą tragicznego wypadku. Mianowicie przypuszczają, że ułożyła się do snu naskraju lotniska i zażyła Gardenalu, który zresztą zażywała stale. Ponieważ była podniecona szampanem, zabranym ze sobą z hotelu, sen nie przychodził. Wobec tego lotniczka podwoiła dawkę narkotyku. Zapadła w długotrwały sen z którego nie danem jej już było obudzić się. Zabiło ją rano silne słońce afrykańskie, którego promienie zaczęły padać na nieosłonioną głowę śpiącej. Lena Bernstein zmarła wskutek porażenia słonecznego. Dawka Gardenalu, którą zażyła, nie była przecież jeszcze — zdaniem niektórych lekarzy — śmiertelna.

Śmierć słynnej pilotki owiana jest wciąż jeszcze tajemnicą, powiększoną tem że władze z dziwną obojętnością potraktowały to „samobójstwo“ Leny Bernstein. Po znalezieniu jej zwłok nie dokonano sekcji, a ograniczono się tylko do pobieżnych oględzin lekarskich. To też na tle śmierci znakomitej lotniczki rodzić się poczęło wiele legend i plotek. Jedna z nich głosi, że Lena Bernstein została zabita przez kolorowego wartownika, który pilnował jej samolotu i w ten sposób udaremnił jej zamiar nagłego wystartowania do lotu przez Saharę, bez zezwolenia władz...

Lena Bernstein zginęła bardzo młodo. Miała wszystkiego 26 lat, urodziła się bowiem 9 stycznia 1906 r. w Lipsku. W roku 1926, a więc jako 20-letnia zaledwie panna, zdobyła „brevet“ pilotki w szkole Farmana w Toussus-le-Noble.

Dnia 20 sierpnia Lena Bernstein ustanowiła kobiecy rekord długości lotu w linji prostej, przelatując 2.268 km. Do niej należał również rekord długotrwałości lotu bez lądowania wynoszący 33 godz. 46 min. i 55 sek.

W październiku 1930 r. oba te rekordy wydarła jej druga czołowa lotniczka francuska Maryse Bastié. Właśnie aby je odzyskać Lena Bernstein udała się w swą ostatnią podróż powietrzną do Biskry, skąd już nie wróciła.

HENRYK SKRZYPIŃSKI.

PRZEPROWADZANIE RAIDÓW NA SAMOLOTACH TURYSTYCZNYCH

(Dokończenie)

Z meteorologji poza ogólną znajomością powstawania prądów powietrznych na różnych wysokościach, tworzenia się i rodzaju chmur, wysokość ich i przypuszczalne grubości — konieczna jest dokładna znajomość pogody na poszczególnych trasach, oraz umiejętność wykorzystania biuletynów meteorologicznych. W wypadku spotkania burzy trafne określenie charakteru jej i umiejętność ewent. jej ominięcia jest czynnością niezwykle ważną i korzystną. Niewłaściwa ocena burz może być w skutkach fatalna tak dla załogi, jak i dla sprzętu.

Z astronomji elementarnej znajomość czasu wschodu i zachodu słońca, księżyca, ich przesuwanie się, gwiazdy, położenie ich, zmiana miejsc (pozorna).

Przygotowania techniczno-praktyczne obejmują przygotowanie silnika, by w czasie lotu nie zawiódł, tu należy przeprowadzić dokładne studja nad każdym działem, jak zapalanie, zasilanie, oliwienie, chłodzenie i rozrząd. Najdrobniejsze niedomaganie winno być zbadane i tak zabezpieczone, by defektu uniknąć. Po takiem zbadaniu choćby zupełnie nowego silnika i wbudowaniu go do płatowca, koniecznem jest oblatanie go i to przynajmniej kilkanaście godzin, następnie ponowne badanie kontrolne, celem zabezpieczenia się przed ewent. defektami, oblatanie kilka godzin pod najściślejszą kontrolą techniczną i wtedy można uważać, że silnik jest przygotowany do lotu.

Co się tyczy płatowca, to poza skrupulatnem zbadaniem i zabezpieczeniem go przed powstaniem ewent. defektów w mechaniźmie sterującym, podwoziu i płozy, innych czynności niema, pilot i obserwator winien zapoznać się ze stabilizacją, demontażem i sposobem zmiany kąta nastawienia skrzydeł wraz ze statecznikiem. Cały samolot, o ile można, winien być taki, by miał największe plusy i przystosowany był do regulaminu, według którego odbywają się zawody. Załoga w czasie tych wszystkich prób nie odstępuje samolotu, przeprowadza oblatanie silnika, próby, demontażu i obsługę, dochodząc do takiej wprawy, by cały silnik nie przedstawiał dla nich żadnych tajemnic i wszystkie drobne naprawy mogli sami uskutecznić.

Do samego lotu dobiera się najlepszy smar, z uwzględnieniem pory roku, benzynę oraz przeprowadza się analizę, które części zapasowe i narzędzia mogą być potrzebne z jednoczesną uwagą, by jak najmniej obciążać samolot.

W czasie odbywania zawodów pilot z obserwatorem po każdym locie skrupulatnie bada swój samolot i wykonuje przewidziane dla tego typu samolotu zabiegi, których normalnie jest dość dużo i które muszą być wykonane, by następny lot odbył się według ułożonego planu. Mechaników na obcych lotniskach zasadniczo nie powinno się dopuszczać. Nie z tej przyczyny, by nie wierzyło się w ich uczciwość lub wynikało to z braku zaufania do ich specjalności, ale tylko dlatego, by mieć bezwzględną pewność o należytem przygotowaniu samolotu do lotu. Jeżeli powierzy się im wykonanie jakiejkolwiek czynności, to winno to nastąpić przy obecności jednego z członków załogi, przytem potrzeba zawsze upewnić się, czy czynności te zostały wykonane należycie. Po skończeniu przygotowań dobrze jest samolot zamknąć o ile pozwala na to konstrukcja samolotu względnie warunki lokalne, w tym celu, żeby wszelkim innym osobom uniemożliwić dostęp do niego. Tak postępują zawodnicy na całym świecie, widocznie postępowanie takie jest konieczne i korzystne.

Podczas przygotowania samolotu do zawodów, należy zwrócić uwagę na wygodne urządzenie kabiny tak, by obserwacja busoli i zakrętomierza jednocześnie nie przedstawiała trudności. Następnie koniecznem wydaje się umieszczenie conajmniej 2-ch zegarków czasowych i niezawodny benzynomierz. Reszta przyrządów po ich zbadaniu i skontrolowaniu działalności z uwzględnieniem poprawek, może być wbudowana jak zwykle. Samo siedzenie winno być wydłużone, by przy zmianie pozycji ciała stanowiło oparcie dla nóg.

Kwestja porozumiewania się między pilotem a obserwatorem jest rozwiązana przez zastosowanie awiofonu. Lecz niestety, posiada taka łączność, szczególnie przy silniejszym silniku bez tłumików i swoje ujemne strony, mianowicie następuje przy rozmowie zniekształcenie poszczególnych słów, które wywołują czasami niepotrzebne zdenerwowanie wzajemne. Jeżeli awiofon funkcjonuje bez zarzutu, to porozumienie odbywa się perjodycznie, np. co 100 wzgl. 50 km., jeżeli działa niezbyt dobrze, to porozumienie następuje przy pomocy korespondencji również w tych okresach. Ostatni sposób ma tę zaletę, iż pisząc na notesach pozostawia się pewien dokument, z którego po skończonym locie można wyciągnąć rozmaite wnioski i dane, odnoszące się do przebiegu lotu.

Co do techniki lotu to poza normalnem opanowaniem samolotu w locie, starcie i lądowaniu pilot musi się czuć zupełnie swobodnie i w chmurach. Dobry pilot częstokroć będzie zmuszony warunkami meteorologicznemi do przebywania dłuższych tras w chmurach lub ponad chmurami według kursu busoli. Powyższa kwestja jest o tyle ważną, iż pilot, który swobodnie nie opanował latania w chmurach, nad chmurami, w mgle i deszczu nie przedstawia dużych wartości i utrudnia sobie lot do tego stopnia, że następuje jego przerwanie z wyczerpania nerwowego. W naszych warunkach, szczególnie w porze letniej spotykane są burze, które albo omija się, lub przeczekuje się. Podczas zawodów, niestety, w większości wypadków te dwie alternatywy odpadają i dzięki umiejętności lotu w deszczu, burze takie przebywa się wprost. Znany jest powszechnie wypadek, że podczas lotu gwiaździstego do Bukaresztu w r. 1931, słynni lotnicy europejscy z powodu bardzo niskiego pułapu chmur i burzy szalejącej na ostatniej trasie wycofali się z zawodów. Inni natomiast lotnicy, jak Polacy i Włosi, nietylko przebili się przez chmury w kilka samolotów, ale przelecieli całą burzę, dolatując w zupełnej formie do miejsca zlotu, t. j. do Bukaresztu.

By osiągnąć wprawę w lataniu w chmurach i w innych niekorzystnych warunkach atmosferycznych, konieczny jest dłuższy trening. Samopoczucie dodatnie zależy również w dużej mierze od stateczności poprzecznej samolotu, czyli inaczej nadaniu szkrzydłom kształtu litery V. Jest to nadzwyczaj ważny atut, gdyż bez niego przebywanie w chmurach np. 2 godziny jest bardzo wyczerpujące, a tembardziej trudno utrzymać lot prostolinijny według busoli. Lot taki w chmurach według wskazówek przyrządów z utrzymaniem kursu jest niemożliwy. Uzupełnienie przyrządu „Badina“ jest konieczne przez busolę, która, jak wspomniałem, musi być w jego pobliżu tak blisko, by jednym rzutem oka można było objąć wszystkie wskaźniki tych przyrządów.

Dobrym sposobem treningu jest lot w czasie drobnego deszczu, który najczęściej świadczy o bardzo grubych warstwach chmur. Wtedy pilot zabiera barograf i stara się na pewnej wysokości, np. 2000 m., przebyć trasę wynoszącą około 200 km. w jedną stronę, tam wyjść z chmur, zorjentować się i na tej samej względnie innej wysokości powrócić na lotnisko. Po kilkunastu takich lotach można osiągnąć dość dużą wprawę. Dalsze ćwiczenia idą w kierunku wiatru wiejącego ponad chmurami. Do tego dojść można w przybliżeniu przy pomocy obserwacji zwałów chmur, leżących pod samolotem i na horyzoncie. Po pewnym czasie lotu, lecąc ściśle według kursu busoli, spostrzega się, że taki zwał przesuwa się z drogi samolotu w jedną lub drugą stronę, odnajdujemy w ten prosty sposób kierunek wiatru, następnie jeżeli nachylenie wystających zwałów jest zgodne z kierunkiem przesunięcia, jest to potwierdzenie, iż powierzchnia chmur jest w strefie wiatrów wiejących z tej czy innej strony. Jeżeli do tego doda się znany kierunek wiatru przy ziemi, to można mniej więcej być pewnym, w którą stronę jest się znoszonym i po wyjściu nad ziemię łatwo się już zorjentować. Branie poprawek, które normalnie muszą niewiele odchylać się od zasadniczego kursu, zależne jest od długości lotu ponad chmurami.

W technice lotn. uwzględnia się szczegółowe przygotowanie do danej imprezy, inaczej mówiąc opanowanie regulaminu, według którego jest ona przeprowadzana. Na teoretyczne opanowanie reg. powinno się położyć wielki nacisk, dokładnie musi być przestudjowany, przyswojony i przedyskutowany. Nieznajomość jakiegoś szczegółu regulaminu powodowała nieraz dyskwalifikację zawodników, a z tem wszystkie przygotowania i wysiłek szedł na marne.

Po teoretycznem opanowaniu następuje praktyczne, które przed zawodami musi być przećwiczone całkowicie, t. zn. włącznie z przelotem całej trasy. Niestety nie we wszystkich wypadkach jest to możliwe, ale poszczególne fragmenty chociaż

w przybliżonych warunkach muszą być przerobione kilkakrotnie podczas treningu. Po każdem ćwiczeniu winna nastąpić samokrytyka.

Zawody przeprowadza się według planu ułożonego na podstawie regulaminu. Określa się np. przeciętną szybkość, z jaką należy utrzymywać się w powietrzu, albo zwrócić uwagę, by poszczególne trasy przebywać jak najszybciej — jak długo zatrzymywać się na poszczególnych lotniskach, czy przegląd silnika robić raz lub dwa razy dziennie —wszystko to musi być jak najdokładniej rozważone w ramach reg. i istotnych wartości samolotu. Tak układa się lot, by możliwie jak najwięcej dodatnich stron wykorzystać dla siebie.

Załoga wykonywująca lot w czasie zawodów całą swoją wiedzę i opanowanie wkłada w to, by wykonać projektowane zamiary oraz wszystkie sprzyjające okoliczności musi podporządkować sobie, by dopiąć celu.

W czasie odbywania zawodów ważną rolę odgrywają t. zw. komisarze, t. j. zaufane osoby, urzędujące na lotniskach, na których następuje lądowanie, udzielają oni wszelkiej pomocy oraz informacyj zawodnikom.

W przygotowaniu do lotu nie można pominąć milczeniem formę fizyczną. Żeby nie wiem jak lotnik był fizycznie przygotowany do wysiłku, oczekującego go w czasie zawodów, to nigdy nie zaszkodzi mu być lepiej przygotowanym. Takie przygotowanie rozpoczyna się około 8 tygodni przed zawodami względnie raidem pod ścisłą opieką lekarza i trwa do ukończenia lotów próbnych. W tym czasie takie rzeczy, jak przepisane i regularne odżywianie się, codzienna gimnastyka, kąpiele, naświetlania lampą kwarcową oraz spokój znacznie wpływają na opanowanie siebie i dają możność naprawdę do przeanalizowania każdego szczegółu w przyszłym raidzie i ewent. jego przerobienie do tego stopnia, by t. zw. „pech" obniżyć do minimum, a sprowadzić do pewności wykonanie.

Wkońcu wspomnę, że w kabinie musi być zostawione miejsce na produkty spożywcze, spożywane w czasie lotu, na które składają się owoce lub środki specjalne przepisane przez lekarza. W czasie samych zawodów dla lotnika czas biegnie zupełnie jednakowo: lot względnie zawody, obsługa samolotu i odpoczynek, następny dzień to samo, aż do ukończenia. Na zwiedzanie czegokolwiek niema czasu, gdyż przygotowania i cały wysiłek skierowany jest do godnego reprezentowania swych barw.

Z powyżej przytoczonych uwag staje się jasnem, jak wiele pracy trzeba włożyć, ile wysiłku, umiejętności, ile zaparcia siebie, by przeprowadzić raid względnie w zawodach uzyskać czołowe miejsce, lecz tylko z dużem prawdopodobieństwem, gdyż mimo tego olbrzymiego nakładu energji niema pewności, czy jaki szczegół z tysiąca nie zawiedzie i cały budowany gmach nie runie.

Zwykle dobre przygotowanie do zawodów posiada pewność tylko w 90% udania się, reszta przypada na nieprzewidziane wypadki, pomimo najskrupulatniejszego badania ich, a po których najczęściej sądzą o całych przygotowaniach. W razie nieudania się raidu wskazanem byłoby branie pod uwagę całego ogromu przygotowań, wykonanego poza stroną finansową.

Komunikacja lotnicza jest najzdrowszą, najszybszą, a przytem bardzo tanią!

Pamiętaj zawsze, Drogi Czytelniku, o powyższem i nie wyzbywaj się korzyści, jakie osiągnąć możesz posługując się komunikacją lotniczą. Jeżeli zaś nie zdajesz sobie sprawy z istotnej słuszności tego twierdzenia, posłuchaj dowodów:

Zacznijmy od udowodnienia, że komunikacja lotnicza jest najzdrowsza: Jakżeż przedstawia się zdrowotność komunikacji samolotowej w porównaniu z najpopularniejszą dzisiaj kolejową lub samochodową? Podczas gdy samoloty kursują zawsze w czystych przestworzach, a w wygodnych kajutach samolotów panuje równa temperatura, w przyziemnych środkach komunikacji nie można uniknąć kurzu, dymu czy sadzy, a często przeciągów, zimna lub nadmiernego gorąca. Szczupła pojemność samolotów nie pozwala na masowy przewóz. Ta wysoce ujemna cecha dzisiejszej komunikacji lotniczej z punktu widzenia jej rentowności jest wielce korzystna dla pasażerów samolotowych. Dzięki temu bowiem mogą być oni traktowani indywidualnie i z największą pieczołowitością. Nie potrzebują więc trudzić się przenoszeniem swego bagażu, który wnosi i wynosi z samolotu służba Tow. lotniczego, nie potrzebują wydawać pieniędzy na dojazd do dworców, gdyż w tych miastach, gdzie porty leżą zdala od centrów, przewożą ich bezpłatnie autobusy przedsiębiorstw lotniczych.

Wysokość, na której kursują samoloty, nie wpływa ujemnie na organizm ludzki, a przeciwnie hartuje go. Lekarze specjaliści orzekli, że ani niedomagania serca, ani przyśpieszone lub nieregularne tętno, rozedma płuc, czy podeszły wiek nie przeszkadzają korzystać z komunikacji lotniczej.

W związku ze zdrowotnością należy poruszyć, niewykorzenione jeszcze z umysłów wielu, uczucie lęku przed komunikacją lotniczą. Trudno to wytłumaczyć teoretycznie, ale już po pierwszej podróży lotniczej, Drogi Czytelniku będziesz się śmiał z siebie, żeś się bał. Powinien Cię jednak przekonać fakt, że w komunikacji lotniczej w Polsce, która istnieje od 12 lat, nie zdarzył się ani jeden wypadek, któryby pociągnął za sobą śmierć pasażera, a przewiezionych zostało już w tym czasie wcale dużo, bo około 80.000 osób. Czyż takiem bezpieczeństwem może poszczycić się jakikolwiek inny środek lokomocji?

Drugie z wymienionych w tytule twierdzeń nie wymaga specjalnych objaśnień. Ogólnie wiadomo bowiem o tem, że podróż samolotem trwa kilkakrotnie krócej od każdej innej. W 100 do 125 minut przewiezie nas samolot z Warszawy do Krakowa, Katowic, Lwowa, Gdańska, Gdyni, Poznania i t. d., podczas gdy samochodem lub koleją trzba jechać cały dzień lub noc.

Jako trzeci argument zachęcający do korzystania z komunikacji lotniczej podałem, iż jest ona u nas bardzo tanią. Powodem tego jest fakt, iż ze względów propagandowych ceny biletów samolotowych utrzymywane są wszędzie w Europie na najniższym poziomie i nigdzie nie pokrywają rzeczywistych kosztów przewozu lotniczego. W Polsce ceny biletów samolotowych są jeszcze niższe niż gdziekolwiek indziej. Zarząd naszej komunikacji lotniczej (Ministerstwo Komunikacji) wychodzi bowiem ze słusznego założenia, że do czasu, dopóki komunikacja lotnicza będzie utrzymywana przez Państwo, winna służyć najszerszym warstwom ludności, a nietylko tym, którym fortuna nie poskąpiła bogactwa. Dlatego też *ceny biletów samolotowych w Polsce równają się zaledwie cenom biletów kolejowych drugiej klasy, a ponadto członkowie stali L. O. P. P. przy przelotach linji krajowych korzystać mogą z 20% zniżki.*

ZOFJA HALINICZ

Młodzieniec ten jasny, to chluba narodu i sławę z honorem miał nieść

Szybuje powietrzem eskadra lotnicza.
Wysoki, podniebny jej lot!
Rycerskiej godności to brać ochotnicza
Nie szarych, przyziemnych marsz rot!
Motory rozgrzane zaciekle warkoczą,
Mknie szary żórawi ten sznur.
Drży pieśnią zapału i wiary ochoczą
Gorący, potężny ich chór....
Dalekie im grozy i lęku westchnienia
I myśli o boju bez mąk.
Bo przecież to tylko podniebne ćwiczenia....
Wirują wytrwale a wkrąg
Prowodyr — dowódca się wznosi wysoko:
Tem samem swój daje im znak
A z ziemi dalekiej ogląda ich oko
W rozsypce, drobniutkich jak mak.
I krążą pod niebem koliskiem bocianiem...
Już pierwszy opada jak liść
Koziołkiem... na stery, na skrzydła.
A nad nim
Pustkowia!... On wie gdzie ma iść!
Tak pierwszy, dziesiąty i drugi i trzeci
Pokaże swą władzę i kunszt.
Motorów wybuchy, swobodne jak dzieci,
Nie myślą, choć głośne, co bunt!
Gdy słońce już idzie na krwawe zachody
Ostatni ćwiczenia miał wieść. . . . .
Jak burza pioruna powietrzne brał schody.
Lub cicho się skrzydłom dał nieść....
Rozpoczął swą pracę. Sterami śle zwroty,
Gdy bracia opadli już hen....
Patrzą nań, stanąwszy w hangarach
z roboty.
Samotny pozostał jak sen....
Sokole swe, siwe w dal posyłał oczy,
Za słońcem skierował swój lot...
I śród ciemniejących już niżej roztoczy
Rwał, huczał motorem, jak grzmot!
Pora już zejść. Co to?.... Serce trwoga
ściska....
Wraz cisza posępna jak grób....
Ptak spada jak kamień, płomieniem
wytryska!...
To ziemia dostała swój łup!



REKORDOWY SKOK PRZEZ ATLANTYK

JAN WIELOWIEYSKI

Post i Gatty, dwaj amerykańscy piloci, zdobywcy rekordu szybkości w locie dookoła świata, mogą spać spokojnie.

Nie tak łatwo ich zdystansować. Już trzy próby spełzły na niczem — jedna z nich nawet kosztowała dwa życia ludzkie — a ostatnio czwarta, podjęta w bieżącym miesiącu, zakończyła się wypadkiem, który nie pozwolił na kontynuowanie lotu.

Próbę tę podjęli dwaj oficerowie amerykańskiej służby powietrznej, kpt. Bennet Griffin i James Mattern.

Post i Gatty przelecieli w czerwcu roku zeszłego zgórą 26.000 km. w 8 dni 15 godzin i 59 minut, lecąc dookoła północnej półkuli ziemskiej — Griffin i Mattern postanowili odbyć tę samą drogę w czasie tylko 7 dni.

Zamierzali przelecieć etapami z Nowego Jorku na wschód przez Harbour Grace, Atlantyk, Irlandję, Niemcy, Rosję, Syberję i Alaskę z powrotem do Nowego Jorku.

Po kilkotygodniowych przygotowaniach kpt. Griffin i por. Mattern wystartowali wreszcie dn. 5 lipca o godz. 9 rano z lotniska nowojorskiego Floyd Bennet Field i ruszyli na północo-wschód do Harbour Grace. Drogę mieli dość ciężką, gdyż warunki atmosferyczne były bardzo niesprzyjające. Już na tym pierwszym etapie byli spóźnieni o 149 minut, w stosunku do czasu, jaki osiągnęli Post i Gatty.

Z Harbour Grace — napełniwszy zbiorniki swego czerwono-biało-niebieskiego (zasadnicze kolory sztandaru amerykańskiego) „Century of Progress“ (Lockhead Wega) benzyną — wystartowali o godz. 11 m. 28 wiecz. według czasu środkowoeuropejskiego, kierując się wprost nad Atlantyk.

Była to już po miss Eearhart i Stanisławie Hausnerze trzecia w tym roku próba przelecenia Atlantyku.

Następnego dnia rano około godz. 10 widzano ich samolot nad miastem Rosapenna w hrabstwie Douregal w północnej Irlandji.

Atlantyk więc został przez lotników przebyty szczęśliwie. I to w dodatku w rekordowym czasie. Na przelecenie bowiem oceanu spotrzebowali oni wszystkiego 11 i pół godzin, bijąc o dwie godziny rekord ustanowiony w maju przez amerykankę miss Earhart.

Przeleciawszy nad Anglją i kanałem La Manche lotnicy skierowali się odrazu do Berlina, gdzie też wylądowali na lotnisku Tempelhof o godz. 5 m. 42 po poł.

Mimo zmęczenia lotem przez Atlantyk nie zapomnieli przed wylądowaniem zatoczyć przepisanej rundy nad lotniskiem.

Powitał ich entuzjastycznie tłum około 1.000 osób. W chwili kiedy samolot dotknął kołami ziemi, na maszt wciągnięto chorągiew amerykańską i orkiestra odegrała narodowy hymn amerykański.

Porucznik Mattern, który kierował samolotem, miał wygląd zupełnie świeży. Kpt. Griffin, który przez cały czas lotu siedział z kabinie, był bardziej zmęczony. Obaj lotnicy udzielali bardzo skąpych wyjaśnień. Oświadczyli tylko, że nad Atlantykiem mieli bardzo złą pogodę, która zmuszała ich niejednokrotnie do zniżenia lotu do 5 metrów, tak, że podwoziem dotykali niemal fal. Obaj piloci byli bardzo wygłodniali, ponieważ zapasy żywności, które zabrali ze sobą okazały się zbyt skąpe.

Wysiadłszy z samolotu amerykanie zażądali, aby im natychmiast napełniono zbiorniki benzyną, gdyż zamierzają po krótkim odpoczynku ruszyć jeszcze tego wieczora w dalszą drogę.

Zjadłszy kolację w bufecie dworca lotniczego, lotnicy zajęli miejsca w samolocie i o godz. 9 m. 02 wiecz. wystartowali do trzeciego etapu Berlin — Moskwa.

Wbrew zapowiedziom amerykanie nie przybyli jednak następnego dnia rano do Moskwy. Czekano na nich do północy, poczem zarządzono poszukiwania na trasie Berlin — Omsk. Daremnie. O lotnikach nie otrzymano żadnej wieści. Przez trzydzieści sześć godzin świat nie wiedział, co się z nimi stało. Zdenerwowaniu towarzyszyło zdumienie. Jakto! Więc możliwem jest, aby jakiś duży samolot zaginął w Europie tak, jak powiedzmy giną samoloty w bezludnych stepach Afryki, Australji czy Azji?

Dopiero 8 lipca nad ranem rozeszła się wieść, że Griffin i Mattern musieli wylądować przymusowo po Borysowem na linji kolejowej Mińsk — Moskwa.

Samolot osiadł na bagnistem torfowisku i skapotował, rozbijając się doszczętnie. Obaj lotnicy wyszli z katastrofy z nieznacznemi obrażeniami. Jak oświadczyli, zaraz po przeleceniu granicy polskiej zaczęło szwankować magneto, które koło Borysowa przestało zupełnie działać. Trzeba było nagwałt siadać. W mroku nocnym wzięli lotnicy grząskie trzęsawisko za suchą, twardą łąkę.

Taki był koniec czwartej próby pobicia rekordu w locie dookoła świata.

Pierwsi chcieli wydrzeć rekord Post‘owi i Gatty‘emu francuzi Doret, Le Brix i mechanik Mesmin na samolocie „Trait d‘Union“ (Łącznik), ale koło Niżnieudzińska na Syberji, wskutek defektu motoru musieli lądować i rozbili doszczętnie samolot.

Zamierzali oni dokonać lotu dookoła świata w czterech etapach: Paryż — Tokio, Tokio — San Francisco, San Francisco — New York, New York — Paryż.

Niezrażeni pierwszem niepowodzeniem lotnicy francuscy wystartowali powtórnie we wrześniu na bliźniaczym samolocie „Trait d‘Union II“, jednak nad Rosją centralną ulegli katastrofie, w której zginęli Le Brix i Mesmin, a Doret odniósł obrażenia.

W międzyczasie próbowali szczęścia i amerykanie Pangborn i Herndon. Wyruszyli oni w kierunku na zachód. Musieli jednak przerwać swój lot w Tokio, bowiem nie postarali się wcześniej o pozwolenie przelotu nad Japonją i władze japońskie skonfiskowały ich samolot i dopiero dzięki interwencji posła amerykańskiego w Tokio, wypuszczono ich na wolność, skazując jednocześnie na zapłacenie bardzo wysokiej kary.

Nie tak łatwo więc jest pobić rekord w locie dookoła świata. Post i Gatty mogą spać spokojnie...

KRONIKA MIĘDZYNARODOWA

POLSKA

7-my POLSKI PÓŁMILJONER POWIETRZNY.

O bezpieczeństwie i zdrowotności naszej komunikacji lotniczej najlepiej świadczy fakt, iż piloci, którzy pracują w niej niemal od 10-ciu lat, cieszą się jak najlepszem zdrowiem i nietylko, że nie tracą nic na swej wartości zawodowej ale przeciwnie hartując się w codziennych lotach, ustawicznie doskonalą się.

W dniu 6 czerwca 1932 r. jako 7-my z rzędu pilot P. L. L. „Lot" *ukończył swą półmiljonową drogę przebytą w powietrzu w służbie komunikacyjno-lotniczej, p. Tadeusz Dmoszyński.*

Aby zdać sobie sprawę, jaką olbrzymią przestrzeń kryje w sobie cyfra 500.000 km., wystarczy przypomnieć, iż obwód kuli ziemskiej wynosi zaledwie 44.000 km., a odległość księżyca od ziemi 384.420 kilometrów.

P. Dmoszyński ukończył 500.000 km. swej podobłocznej drogi, prowadząc samolot z Sofji do Bukaresztu, gdzie po przybyciu powitany został przez tamtejszą placówkę P. L. L. „Lot" i władze lotnicze rumuńskie.

8-my POLSKI PÓŁMILJONER POWIETRZNY

11 czerwca b. r. pilot P. L. L. „Lot", p. Zygmunt Barciszewski, lecąc z Gdańska przez Bydgoszcz, Poznań do Warszawy, ukończył półmiljonową drogę, jaką dotychczas odbył w przestworzach w służbie polskiej komunikacji lotniczej.

P. Barciszewski, który jest 8-ym z rzędu naszym „półmiljonerem" powietrznym, pracuje w polskiej komunikacji lotniczej od r. 1925 przyczem poprzednio pracował w lotnictwie wojskowem.

Dzielnego pilota powitali w warszawskim porcie lotniczym przedstawiciele Wydz. Lotnictwa Cywilnego Min. Komunikacji, oraz dyr. P. L. L. „Lot", który wręczył mu odznakę honorową, wiązankę kwiatów z życzeniami dalszych setek tysięcy kilometrów ku chwale polskiego lotnictwa.

OLBRZYMI WZROST FREKWENCJI NA LINJACH LOTNICZYCH.

W związku z wprowadzeniem na naszych linjach lotniczych od dnia 1 maja b. r. ruchu codziennego (poprzednio tylko 3 razy w tygodniu) zarówno frekwencja pasażerska, jak i towarowa wzrosła bardzo poważnie.

Cyfrowo wzrost frekwencji przedstawia się jak następuje:

Podczas gdy w miesiącu kwietniu b. r. P. L. L. „Lot" przewiozły: 475 pasażerów, 5.835 kg. bagażu, 11.503 kg. towarów, 1.753 kg. poczty i 601 kg. gazet, to w miesiącu maju b. r. cyfry te wzrosły do: 1.170 osób, 12.324 kg. bagażu, 25.040 kg. towarów, 4.318 kg. poczty i 1.300 kg. gazet.

Wzrost frekwencji jest objawem naturalnym i należy się spodziewać, że cyfry przewozów lotniczych będą nadal stale coraz to większe, gdyż pełne bezpieczeństwo i regularność, z jaką kursują nasze samoloty, tanie ceny biletów samolotowych, a wreszcie olbrzymi skrót czasu podróży i wygody, jakie charakteryzują komunikację lotniczą w stosunku do każdej innej muszą przełamać uprzedzenie najszerszego ogółu do tej najidealniejszej lokomocji doby obecnej.

ANGLJA

LOT REKORDOWY SCOTT'A Z ANGLJI DO AUSTRALJI W 8 DNI, 20 G. 45 Min.

Dnia 19 kwietnia r. b. Mr. Scott wystartował w Lympne do lotu do Port Darwin z zamiarem pobicia rekordu Mr. Butlera ustanowionego w czasie od 30 października do 5 listopada ub. r. na samolocie Comper Swift (silnik Pobjoy 75 KM.). Czas przelotu na tym szlaku wynosił 9 dni 2 godz. 30 min. Mr. Scott leciał na własnym samolocie Gipsy-Moth z silnikiem 120 KM. Lotnik ten ustanowił już dwukrotnie rekordy, a mianow. w kwietniu ub. r. na szlaku Lympne — Port Darwin w 9 dni i 4 godz. oraz w maju i czerwcu tegoż roku na szlaku Windham — Lympne w 10 dni i 23 godz.

Mr. Scott'owi udało się przelecieć przestrzeń między Lympne i Port Darwin w czasie 8 dni 20 godz. 45 min., polepszając tem samem dotychczasowy rekord Mr. Butler'a o 5 godz. 45 min.

Przestrzeń 16.500 km. została pokonana w następujących etapach:

19.4 — Lympne — Brindisi 1850 km.
20.4 — Brindisi — Aleppo 1600 km.
21.4 — Aleppo — Basra 1300 km.
22.4 — Basra — Karachi 2100 km.
23.4 — Karachi — Kalkutta 2250 km.
24.4 — Kalkutta — Rangoon 1150 km.
25.4 — Rangoon — Singapore 2000 km.
26.4 — Singapore — Surabaya 1600 km.
27.4 — Surabaya — Port Darwin 2250.

BELGJA

URUCHOMIENIE KOMUNIKACJI NA SZLAKU BRUKSELA — BERLIN

Dnia 17 maja r. b. belgijskie tow. lotnicze „Sabena" uruchomiło na szlaku Bruksela — Duesseldorf — Essen — Muelheim — Dortmund — Berlin regularną komunikację lotniczą. Do obsługi tej linji przeznaczono 3-silnikowe Fokkery typu F VII. Niemiecka Lufthansa, z powodu braku niezbędnych środków, narazie nie jest w stanie wziąć udziału w eksploatacji tej linji.

FINLANDJA

LOT BREMER'A HELSINGFORS — KAPSZTAT — HELSINGFORS

Kapitan lotnictwa, znany jako jeden z najlepszych pilotów Finlandji, wystartował na samolocie Junkers-Junior (Genet) dnia 19 marca r. b. do lotu przez Rzym, Neapol, Kairo, wzdłuż szlaku brytyjskiej państwowej linji lotniczej do Kapsztatu, gdzie przybył dnia 13 kwietnia.

Start do powrotnego lotu nastąpił 5 maja; 14 maja Bremer osiągnął nanowo Kairo i kontynuował następnie swój lot przez Damaszek, Aleppo, Stambuł, Sofję, Belgrad, Budapeszt, Wiedeń, Pragę Czeską, Dessau i Królewiec do Helsingforsu, gdzie lot zakończył dnia 21 maja po przebyciu ogółem 32.000 km.

W drodze z Helsingforsu do Neapolu a z powrotem z Kairo do Helsingforsu kpt. Bremerowi towarzyszyła obywatelka Finlandji panna Rosenberg.

FRANCJA

LOT AFRYKAŃSKI COSTES'A SCHNEIDER'A I VÉRON'A

Zorganizowana przez Air Union ekspedycja lotnicza dla zbadania okolic jeziora Czad, która wzięła swój początek dnia 16 lutego r. b. w Villacoublay na samolocie Breguet 270 (silnik Hispano-Suiza 500 KM.) z załogą Costes, Schneider i Véron, dotarła do północnych okolic jeziora Czad w końcu miesiąca lutego i powróciła do Le Bourget, po dokonaniu dalekich i trudnych lotów wywiadowczych nad pustynią i po przelocie około 20.000 km.

DWUTYSIĘCZNY SAMOLOT POTEZ.

Wytwórnia samolotów Potez, jedna z największych we Francji, niedawno wypuściła swój dwutysięczny samolot. Fabryka ta zajmuje się przeważnie budową samolotów wojskowych.

LOTY REKORDOWE NA TRASIE PARYŻ BUKARESZT O PUHAR KS. BIBESCO.

W zawodach o puhar ks. Bibesco załoga: ppłk. Bouscat z min. obrony narodowej i kpt. Tavera przelecieli dn. 14 maja r. b. trasę Le Bourget — Bukareszt (1965 km.) na samolocie Breguet 330 (silnik Hispano-Suiza 650 KM.) w ciągu 9 godz. 34 min. (średnia szybkość 205,5 km. godz.). Dnia 19 maja nastąpił lot powrotny, który trwał 8 godz. 29 min. (średnia szybkość 231,7 km./godz.).

FARMAN BUDUJE SAMOLOTY METALOWE.

Wytwórnia samolotów Farman przystąpiła obecnie również do budowy samolotów całkowicie z metalu; dotychczas firma ta, jak wiadomo, budowała samoloty wyłącznie konstrukcji drewnianej. Pierwszy samolot Farman całkowicie metalowej konstrukcji, podlegający obecnie próbom, przedstawia się jako dolnopłat z silnikiem Farman o sile 350 KM. Pozatem popularny Farman 190, którym w ostatnich czasach dokonano szeregu lotów długodystansowych, jest obecnie również wykonany z metalu dla kolonij.

NOWA WYTWÓRNIA SAMOLOTÓW

W Paryżu zawiązało się pod firmą Société des Avions B. P. F. przedsiębiorstwo z celem budowy i sprzedaży samolotów sportowych.

WIBAULT BUDUJE SAMOLOTY KOMUNIKACYJNE.

Znany konstruktor samolotowy Wibault zajęty jest obecnie wykonaniem nowego samolotu komunikacyjnego dla lotów na bardzo długich trasach. Oznaczony „365 T 6" prototyp będzie zaopatrzony silnikiem o sile 300 KM. i przewidziany dla transportu 2 pilotów, 4 pasażerów i 200 kg. towaru. Samolot ten przy 85% nominalnej ilości obrotów ma rozwijać szybkość podróżną 200 km./godz. przy 2500 km. zasięgu.

ZMIANA TERMINU OTWARCIA WYSTAWY LOTNICZEJ W PARYŻU.

Tegoroczna międzynarodowa wystawa lotnicza w Paryżu odbędzie się, nie jak poprzednio podano w czasie od 25 listopada do 11 grudnia, lecz wcześniej, t. j. już od 18 listopada do 4 grudnia.

LOT AFRYKAŃSKI d'ESTAILLEUR-CHANTERAINE'a.

M. d'Estailleur-Chanteraine, który w roku ubiegłym dokonał lotu propagandowego naokoło Afryki na przestrzeni 37.000 km., wystartował dnia 15 kwietnia r. b. w Toussus-le-Noble ponownie do lotu afrykańskiego. Lot składał się z trzech odcinków: najpierw do Afryki wschodniej (Djibuti), następnie do Afryki zachodniej (Dakar) i z powrotem do Paryża i był dokonany w ciągu 14 dni na przestrzeni 2.000 km. Do załogi samolotu Farman 190 „Paris" (silnik Lorraine „Mizar" 240 KM.) należeli jeszcze pilot Freton i mechanik Mistrot.

Lot odbył się z wyjątkową regularnością w następujących etapach:

1. odcinek:
15.4 — Toussus-le-Noble — Perpignan — 800 km.
16.4 — Perpignan — Oran — Tunis — 2200 km.
17.4 — Tunis — Tripolis — Syrte — 1400 km.
18.4 — Syrte — Kairo — 1650 km.
19.4 — Kairo — Assuan — Massaua — 2250 km.
20.4 — Massaua — Djibuti — 700 km.

2. odcinek:
23.4 — Djibuti — Massaua — El Obeid — 2600 km.
24.4 — El Obeid — Fort Lamy — 1700 km.
25.4 — Fort Lamy — Kano — Niamey — 1500 km.
26.4 — Niamey — Dakar — 2200 km.

3. odcinek.
28.4 — Dakar — Port Etienne — 900 km.
29.4 — Port Etienne — Rabat — 1900 km.
30.4 — Rabat — Le Bourget — 2200 km.

Z POBYTU MISS EARHARD W PARYŻU





p. Liore przemawia na cześć miss Earhard w Aeroklubie Francji

Miss Earhard i jej małżonek mr. Putman udają się z wizytą do matki Nungessera



DO X (patrz art. obok)

JAPONJA

W JAPONJI O SEKCJI KOBIECEJ L.O.P.P.

W tygodniku wojskowym „Cuwamono" wychodzącym w Tokjo, zamieszczony był artykuł zredagowany na zasadzie komunikatu nadesłanego z Misji Wojskowej Japońskiej w Warszawie, zatytułowany: *„Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej" L. O. P. P. Polski, w której udział biorą nawet kobiety.*

W artykule omawiana jest szeroko działalność organizacyjna wyodrębnionej Sekcji Kobiecej L. O. P. P., szkolenie kobiece, załączona fotografja z kursu na terenie szkoły żeńskiej (dziewczęta w maskach). następnie omawiana jest działalność Ligi, pokazy lotniczo-gazowe, załączone fotografje z Wystawy w Poznaniu.

NIEMCY

PRZELOT SAMOLOTU OLBRZYMA DO. X 1. Z NOWEGO YORKU DO BERLINA

DO. X 1., który po swym przelocie z Europy do południowej i północnej Ameryki przybył do Nowego Yorku 27 sierp-

nia ub. r. a następnie, celem generalnego przeglądu i oczyszczenia przeprowadzony był do portu lotniczego firmy Glenn-Curtiss w North Beach, gdzie przezimował na otwartem powietrzu, został przetransportowany z powrotem do Nowego Yorku dnia 14 maja b. r. i tam spuszczony na wodę w celu przystąpienia do powrotnego lotu do Europy. Lot ten odbył się jak następuje:

19.V godz. 10.00 wg. czasu środkowo-europejskiego — start w Nowym Yorku; ciężar przy starcie 57 tonn; start 53 sek. godz. 22.30 wg. czasu środ.-europ. — lądowanie w pobliżu Dildo w zatoce Trinidad (Newfoundland); właściwego celu Holy Rood (St. Johns), gdzie zadysponowano materjał pędny, nie osiągnięto z powodu mgły.

Przestrzeń Nowy York — Dildo: 1880 kilometrów, trwanie lotu 12 godz. 30 m.

20.V przeprowadzenie samolotu z Dildo do Holy Rood w zatoce Conception celem nabrania materjału pędnego dla przelotu przez Atlantyk (40 minut lotu).

STANY ZJEDN. A. P.

LOT TRANSOCEANICZNY REICHERSA.

Amerykański pilot Reichers — znany ze swego lotu rekordowego Nowy York — Habana (2300 km.) w 6 godz. 45 min. — wystartował 12 maja r. b. o godz. 23.07 (czas miejscowy) na samolocie Lockheed „Altair" (silnik Wright „Cyklone" 335 KM.) z lotniska w Newark (New York) z zamierem przelotu Atlantyku, z Paryżem jako celem podróży. Pierwszy etap prowadził do Harbour Grace (Newfoundland), gdzie Reichers wylądował dnia 13 maja o godz. 6.45.

Po nabraniu materjałów pędnych i naprawie powstałego podczas lądowania uszkodzenia steru wysokościowego, odbył się start do właściwego przelotu oceanu w kierunku na Dublin. 14 maja około godz. 2 Reichers musiał wodować na pełnem morzu w odległości około 100 km. od wybrzeża hrabstwa Cork (Irlandja) przyczem zranił się lekko, został wyratowany i przyjęty na pokład przez statek „President Roosevelt". Samolotu z powodu wzburzonego morza nie udało się uratować.

RUMUNJA

LOT KSIĘCIA GHIKA: BUKARESZT — SAIGON — BUKARESZT.

Rumuński pilot, książę Ionel Ghika, wystartował dnia 30 marca r. b. w Bukareszcie do lotu do Saigon (Indochiny) Cel swój osiągnął on poprzez Aleppo, Karachi, Kalkutta, Rangoon i Bangkok dnia 7 kwietnia. Start do lotu powrotnego odbył się dnia 10 kwietnia, powrót do Bukaresztu dnia 16 kwietnia.

Książę Ghika odbył lot na dwupłacie przeznaczonym dla króla Karola przez rumuńską fabrykę Societatea Exploatair Technice S. E. T. 61 z silnikiem Lorraine „Mizar".



Ś. p. Inż. Mieczysław Niebieszczański

Ś. p. inż. Niebieszczański urodził się dnia 1 stycznia 1877 r. w Tarnopolu. Nauki pobierał w Stryju, gdzie również składał maturę. W r. 1899 ukończył Wydział Inżynierji Dróg i Mostów na Politechnice Lwowskiej, poczem bezpośrednio wstąpił do służby kolejowej.

W czasie wojny światowej powołany do służby w armji austrjackiej, pełni funkcję zastępcy naczelnika Dyrekcji Kolejowej przy władzach wojskowych na froncie. W listopadzie 1918 r. wraca na zajmowane stanowisko naczelnika sekcji utrzymania kolei w Przemyślu, organizuje odrazu kolejnictwo polskie tamże, przyczyniając się walnie do utrzymania Przemyśla w rękach polskich, a temsamem do skutecznej pomocy dla Lwowa, w której bierze osobisty udział.

Przydzielony w 1919 r. do Sztabu Generalnego organizuje koleje wojskowe na północnych kresach wschodnich i przyczynia się wybitnie do utrzymania ruchu na zniszczonych 4-letnią wojną światową linjach przyfrontowych w czasie najbardziej krytycznym. Za powyższą działalność otrzymuje pisemne pochwały generałów: Sosnkowskiego i Bujaka, oraz zostaje odznaczony „Orlętami" i „Gwiazdą Przemyśla".

W r. 1921 powołuje go Ministerstwo do służby ministerjalnej, gdzie przechodzi różne stopnie w hierarchji kolejowej, ostatnio jako inspektor ministerjalny.

Z dniem 1 czerwca 1926 r. przechodzi na stanowisko wice-prezesa Wileńskiej Dyrekcji P. K. P., a z dniem 1 czerwca 1927 r. na takie same stanowisko do Dyrekcji Katowickiej. Od dnia 1 października 1929 r. aż do chwili śmierci pozostawał na stanowisku prezesa Katowickiej Dyrekcji Kolejowej.

W czasie swej pracy zawodowej, oddaje ś. p. Zmarły kolejnictwu wybitne usługi, których uznaniem jest odznaczenie „Krzyżem Oficerskim" orderu „Polonia Restituta".

W życiu społecznem na terenie Śląska odznaczał się ś. p. Zmarły wyjątkową ruchliwością. W chwili zgonu piastował szereg godności w różnych organizacjach kulturalnych, humanitarnych i t. p., z których na szczególną wzmiankę zasługują takie, jak: przewodnictwo sekcji Propagandowej i Finansowej Komitetu Budowy Katedry Śląskiej, prezesura Wojew. Sekcji Kolejowej L. O. P. P., wice-prezesa Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P., Aeroklub Śląski, którego założycielem i pierwszym prezesem był ś. p. Zmarły, wiceprezesura w Zarządzie Okręgowym Ligi Morskiej i Kolonjalnej Zagłębia Węglowego.

Był on założycielem i szczerym orędownikiem 4-ch przedszkoli kolejowych: w Rybniku, Katowicach, Tarnowskich Górach i Suminie, oraz inicjatorem i założycielem Tow. Kolonji Letnich dla dzieci kolejarzy we Wiśle.

Ś. p. Zmarły osierocił żonę, córkę oraz syna, studenta Politechniki Warszawskiej.



P. Prezes Zarządu Gł. L. O. P. P. dr. Z. Martynowicz z zainteresowaniem obserwuje przebieg konkursu. — Jury z przewodniczącym mjr. pil. obs. M. Kretowiczem na czele. — Uroczystość wręczania nagród w sali Instytutu Aerodynamicznego. — Najmłodszy z zawodników Zapała jun. na lewo i zdobywca puharu p. K. Błaszczyński na prawo.

Na jesieni r. ub. miał się odbyć III Ogólno-krajowy konkurs modeli latających. Niestety jednak, na skutek nieco spóźnionej pory, a w szczególności bardzo złych warunków atmosferycznych, został on przerwany i odłożony na rok bieżący.

W dn. 29 czerwca b. r. pogoda była jakby wymarzona. Na lotnisku mokotowskiem zaroiło się od modelarzy z całej Polski i modeli, których zgłoszono około 200.

Odrazu na wstępie dał się zauważyć olbrzymi postęp w rozwoju naszego rodzimego modelarstwa w stosunku do lat ubiegłych. Osiągnięte wyniki pozwalają mieć nadzieję, że już rychło nadejdzie czas, kiedy naszem modelarstwem, podobnie już jak szybownictwem zacznie się interesować cały świat fachowy.

Rekordy padały jeden za drugim.

Z pośród naszych młodych modelarzy wybiła się na czoło bezsprzecznie grupa krakowska, aczkolwiek dzielnie im sekundowali zawodnicy ze Lwowa, Warszawy i Poznania, którym przypadły w udziale piękne nagrody, ofiarowane przez szereg instytucyj i osoby prywatne.

Ponadto w konkursie brały udział grupy zawodników z Komitetów: Toruńskiego, Lubelskiego, Wileńskiego, Stanisławowskiego, a nie brakowało nawet, co z wielką przyjemnością stwierdzamy, modelarza — przedstawiciela w. m. Gdańska.

Poczuwamy się do miłego obowiązku podkreślić wspaniały wyczyn modelarza z grupy krakowskiej, ucznia — Eugenjusza Sularza, który osiągnął bardzo dobry wynik swoim modelem pod względem czasu i odległości lotu.

* * *

Dzień 3 lipca b. r. zgromadził na lotnisku przedstawicieli modelarzy zawodo-

wych z poszczególnych województw. Bezapelacyjnie górował nad wszystkimi instruktorami p. Kaz. Błaszczyński, długoletni, znany modelarz z Warszawy, którego modele budziły ogólny podziw nietylko wśród Jury i współtowarzyszy, ale i śród licznie zgromadzonej publiczności, która zachwycona oklaskiwała loty jego modeli, wprost idealne tak pod względem wszelkich wymagań nowoczesnej techniki lotniczej, jak i artystycznego wykonania. Aczkolwiek trzeba przyznać, że dzielnie dotrzymywali mu placu zawodnicy instruktorzy pp. Piątek z Krakowa, który świetnie przygotował grupę swoich modelarzy, ponadto Pokiziak ze Lwowa, Grajeta z Poznania, Woyna z Warszawy i Bielkiewicz z Wilna.

Większość przyznanych nagród I i II kategorji przypadła p. K. Błaszczyńskiemu, ponadto srebrny puhar — dar ks. J. Radziwiłła (jako nagroda specjalna za największą ilość punktów, uzyskanych przez jeden model).

Po zakończeniu konkursów w dn. 29 czerwca i 3 lipca odbyło się uroczyste rozdawanie nagród, poprzedzone przemówieniem Prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. p. dr. Z. Martynowicza, który nagrody osobiście wręczył zdobywcom.

Rozdanie nagród nastąpiło w obecności pp. prof. Witoszyńskiego i dyr. Zarządu Gł. L. O. P. P. p. inż. Wawrzyniaka oraz członków Jury, którzy z prawdziwem poświęceniem pełnili swe nader trudne czynności, a mianowicie pp. przewodniczącego mjr.-pil. obs. Kretowicza, mjr. Wojtygi, kpt. obs. Bobińskiego, dyr. Krasuskiego, inż. Wędrychowskiego, inż. Walewskiego, inż. Holca, red. Osińskiego, p. Dzwonkowskiego, p. Kozłowskiego i p. H. Matzke, kierownika Wydz. Propagandy Zarządu Gł. L. O. P. P., dzięki inicjatywie którego konkursy odbyły się wzorowo i sprawnie. *G.*

Wyniki[1]) III Ogólno-krajowego Konkursu modeli latających L. O. P. P.

w dn. 29 czerwca 1932 r.

Grupa uczniów i amatorów.

MODELE KADŁUBOWE.
w kl. „A"

I miejsce Wojtaszek Henryk — Kraków 528,5 pkt.
II miejsce Dziulak — Lwów — 493,5 pkt.
III miejsce Lewandowski Adam — Lwów 485,5 pkt.

MODELE BELKOWE.
w kl. „B"

I miejsce Wojtaszek Henryk — Kraków 879 pkt.
II miejsce Sularz Eugenjusz — Kraków 745 pkt.
III miejsce Stępień Michał—Ostrów Wlkp. (Poznań) — 692,5 pkt.

MODELE REKORDOWE.
w kl. „C"

I miejsce Sularz Eugenjusz — Kraków 1745 pkt.
II miejsce Sularz Marjan — Kraków 1240 pkt.
III miejsce Wesołowski Stanisław —Warszawa — 1174 pkt.

MODELE DOWOLNE.
w kl. „D"

I miejsce Sularz Marjan — Kraków
II miejsce Wojtaszek Henryk — Kraków.
Junior — I miejsce Zapała — Kraków.

Nagrodę za najlepsze wykonanie modelu otrzymał Wesołowski Stanisław z Warszawy.

W dn. 3 lipca 1932 r.

Grupa instruktorów zawodowców.

MODELE KADŁUBOWE.
w kl. „A"

I miejsce Błaszczyński Kazimierz — Warszawa — 1025,2 pkt.
II miejsce Błaszczyński Kazimierz — Warszawa — 575,5 pkt.
III miejsce Pokiziak Alfred — Lwów — 513,5 pkt.

MODELE BELKOWE.
w kl. „B"

I miejsce Błaszczyński Kazimierz — Warszawa — 720,5 pkt.
II miejsce Błaszczyński Kazimierz — Warszawa — 706,8 pkt.
III miejsce Piątek Ludwik — Kraków — 635,5 pkt.

MODELE REKORDOWE.
w kl. „C"

I miejsce Błaszczyński Kazimierz — Warszawa — 1778 pkt.
II miejsce Błaszczyński Kazimierz — Warszawa — 1430 pkt.
III miejsce Grajeta Boleskaw — Poznań — 1183 pkt.

MODELE DOWOLNE.
w kl. „D"

I miejsce Piątek Ludwik — Kraków — 1023 pkt.
II miejsce Woyna Wojciech — Warszawa — 693 pkt.
III miejsce Woyna Wojciech — Warszawa — 510 pkt.

Nagrodę za najładniejsze wykonanie modelu otrzymał p. Kazimierz Błaszczyński.

Srebrny puhar — dar ks. J. Radziwiłła, jako nagrodę specjalną za największą ilość punktów, uzyskanych przez jeden model, otrzymał instruktor Kazimierz Błaszczyński.

1) Szczegółowe sprawozdanie wraz z tabelą wyników, jak również fotografje poszczególnych modeli zamieścimy w następnym numerze „Lotu Polskiego".



Słuchacze Kursu Modelarstwa przy Państwowym Instytucie Robót Ręcznych. (do Sprawozdania ze str. 8)

III konkurs modeli wodnosamolotów latających



U góry na prawo: na starcie; na lewo: jury konkursy w towarzystwie p. prezesa Z. Martynowicza i ppłk. inż. K. Meyera, fundatora puharu. — U dołu: grupy zawodników i zaproszonych gości

W dniu 5 czerwca r. b. w porcie handlowym na Pradze rozpoczął się III Konkurs modeli wodnosamolotów o puhar przechodni im. płk. inż. K. Meyera.

Zgodnie z regulaminem konkurs dzielił się na dwie grupy: zawodowców i amatorów. Do konkursu stanęła w r. b. niezbyt liczna grupa zawodowców, co dowodzi, że konkursy wodnosamolotów nastręczają stosunkowo dużo więcej trudności technicznych, konstrukcyjnych i doświadczalnych, niż modele zwykłe. Trudności te spowodowały, że modelarze, którzy liczniej stawali w latach ubiegłych, w obecnym III Konkursie w dużej części zrezygnowali z udziału.

Aczkolwiek wymieniony dzień pod względem warunków meteorologicznych zapowiadał się dość dobrze, jednakowoż późniejsza zimna fala powietrza, utrzymującego się nisko nad ziemią, uniemożliwiła prawie wszystkim zawodnikom start modeli z wody.

Wskutek tak nieprzewidzianych przyczyn konkurs został przerwany orzeczeniem Jury, do którego wchodzili: mjr. pil. obs. M. Kretowicz (przewodniczący), inż. Wędrychowski, p. Dzwonkowski i red. Osiński (członkowie). Jury ogłosiło w porozumieniu z Redakcją „Lotu Polskiego", że najbliższy termin III Konkursu przypadnie na jesieni r. b.

Wśród zgłoszonych modeli wyróżniały się dość ładne konstrukcje modeli, wskazujące na pewne doświadczenie modelarzy z poprzednich konkursów, jak również zauważyło się, że w czasie prób w lepszych warunkach meteorologicznych zawodnicy osiągnęliby zadawalające wyniki.

Konkurs wzbudził duże zainteresowanie, czego dowodem było zgromadzenie się licznych osób. Konkurs zaszczycili swą obecnością m. in.: prezes Zarządu Gł. L. O. P. P. dr. Z. Martynowicz, płk. inż. K. Meyer, inż. E. Wawrzyniak i in.

Sprawozdanie z III kursu Instruktorów Modelarstwa Lotniczego przy P. I. R. R.

Dn. 20 czerwca r. b. odbyła się w Warszawie uroczystość zakończenia 10-miesięcznego III Wyższego Kursu dla instruktorów modelarstwa lotniczego przy Państwowym Instytucie Robót Ręcznych.

Kurs ukończyło 80 nauczycieli i nauczycielek robót ręcznych.

Przemówienia wygłosili dyr. Instytutu p. inż. W. Przanowski, Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. dr. Z. Martynowicz oraz w imieniu absolwentów prezes Bratniej Pomocy M. Ogarek.

Następnie odbyło się rozdanie dyplomów instruktorskich, zwiedzenie wystawy modeli oraz popisy modeli latających.

Absolwenci kursu powyższego rozjeżdżają się do szkół w całem Państwie i prowadzić będą kursy modelarskie dla młodzieży.

Kurs był zorganizowany przez Zarząd Główny i na koszt tegoż.

III Kurs Instruktorów Modelarstwa Lotniczego przy Państwowym Instytucie Robót Ręcznych, wyróżnił się wielką ilością uczestników, jak również usilną i owocną pracą.

Na kurs zapisało się 101 osób, ukończyło 86. W roku ubiegłym ukończyło 64. Wykonano 152 modele; kurs rozpoczął się 22 września, zakończył 20 czerwca. Zainteresowanie pracami praktycznemi, jak i teoretycznemi było bardzo wielkie.

Frekwencja w pierwszem półroczu była pełna. W drugiem zaś, wobec prowadzenia równoległych kursów gazowych, była niejednolita, różnice jednak zostały nadrobione przez dodatkowe zajęcia.

Wprowadzono system referatów piśmiennych. Z otrzymanych prac można sądzić o opanowaniu przedmiotu, pozwalającem na samodzielne prowadzenie modelarni.

Praca przy budowie modeli w roku obecnym była o wiele trudniejszą, gdyż

przerabiane były modele typu konkursowego, więcej złożone i większe od poprzednich. To samo tyczy się śmigieł.

Kilku uczestników wykonało po dwa i trzy modele poza regulaminowemi, między niemi jeden wodnosamolot, a nawet p. Świątek wykonał 5 modeli.



Wycieczka na lotnisku

Wszystkie próbowane modele wykazały zupełnie poprawne loty.

Część uczestników, kończących Instytut, organizuje z rokiem przyszłym modelarnie na terenie swoich szkół. Jeden zaś prowadzić będzie podczas wakacyj trzy 2-tygodniowe kursy modelarskie, na terenie Związku Strzeleckiego.

Należy dodać, że okólnik Ministerstwa Wyznań Relig. i Ośw. Publicznego zaleca wprowadzenie wykładów z zakresu historji lotnictwa, teorji i budowy samolotów, jak również i prac modelarskich.

Wszyscy słuchacze poprzednich kursów jak i obecnego prowadzą i prowadzić będą pracę nad uświadomieniem młodzieży o doniosłości wielkiego lotnictwa polskiego oraz nad przygotowaniem nowych zastępów do kadr lotniczych.

Obecny kurs miał podwójnie doniosłe znaczenie, gdyż jednoczył w sobie dwie doniosłe sprawy: lotnictwo i gazy. Instruktorzy modelarstwa są jednocześnie instruktorami gazowymi, co niezmiernie ułatwi jednoczesne prowadzenie tych tak ważnych przedmiotów.

Praca instruktorów prowadzących kurs, dających z siebie całą swą wiedzę i doświadczenie, przyjęte ze zrozumieniem i chęcią przez uczestników, wydała dobre plony.

Zorganizowany z początkiem roku kurs szybowcowy, na który zapisało się 14 osób, po wykonaniu prac wstępnych, t. j. planów i szablonów, został rozwiązany wobec niemożności otrzymania na ten cel funduszów.

Uczestnicy Kursu dn. 17 czerwca r. b. zwiedzili P. Z. L. i lotnisko cywilne.

Niżej wymienieni otrzymali świadectwa z ukończenia kursu:

Brandlówna Marja, Cygański Kazimierz Frąckiewicz Eugenjusz, Kubit Józef, Heller Jan, Korcz Jan, Michalski Jan, Świątek Stanisław, Łysy Jan, Pawłowska Joanna, Staszkiewiczówna Jadwiga, Lisowski Józef, Miłobędzki Jan, Narudzki Wacław, Rowińska Anna, Szlamińska Wanda, Zwolakiewicz Henryk, Warzeszanka Ludwika, Udzielanka Helena, Górska Jadwiga, Długoborska Irena, Wieliczko Zygmunt, Kruk Mieczysław, Kreń Włodzimierz, Kubasiewiczówna Marja, Michałowski Stefan, Kania Piotr, Dąbrowski Bronisław, Grabowski Leon, Księżopolski Antoni Wołoszyn Piotr, Wolfówna Zofja, Bednarski Józef, Złotnicka Marja, Wojtasiewicz Wacław, Froniówna Ludmiła, Szyłkówna Marta, Roloffówna Emilja, Olszewska Janina, Saszanka Józefa, Twrokówna Agnieszka, Feglerówna Walerja, Salcewiczówna Bronisława, Chrzanowska Jadwiga, Wojtyżanka Ludmiła, Sztobrynówna Antonina, Gnoińska Teresa, Liljentalówna Stefanja, Budziszewska Albina, Prosińska Alodja, Adamowiczówna Regina, Milewski Kazimierz, Rydzowski Stanisław, Goworek Zenon, Rafalski Józef, Krajewska Janina, Dąbrowski Stanisław, Zwolakiewicz Bolesław, Szusterkiewicz Aleksander, Krzywiński Zygmunt, Kapica Stanisław, Hryńkiewicz Juljan, Królikowski Witold, Filipkowski Stanisław, Fortuna Stanisław, Knobloch Mieczysław, Babij Józef, Urbanek Piotr, Tuczapski Józef, Strażyński Henryk, Pipowski Konrad Sobolewski Alojzy, Piwowar Józef, Grabowska Marja, Bucewiczowa Edyta, Imielski Edmund, Ogarek Marjan, Molenda Czesław, Krogulec Tadeusz, Maszanka Helena, Łowczyńska Irena, Buzkówna Marja, Putowska Marja, Podgórski Ludwik, Korycińska Zofja, Nowakówna Natalja.



Wręczanie świadectw przez p. prezesa Zarządu Gł. L.O.P.P. dr. Z. Martynowicza w obecności dyrektora P. I. R. R. inż. Przanowskiego i dyr. Zarz. Gł. L. O. P. P. inż. Wawrzyniaka



WŁODZ. FILLEBORN

ODKAŻANIE PLAM GAZÓW BOJOWYCH PARZĄCYCH

Nasza literatura fachowa z dziedziny obrony przeciwgazowej — nie posiada zupełnie koniecznych przy wyszkoleniu i ćwiczeniu drużyn odkażających — danych, dotyczących metody i techniki odkażania plam gazów bojowych trwałych.

Zanim przystąpię do właściwego tematu, t. j. metodyki i techniki odkażań, muszę z konieczności poruszyć sprawę skażenia (zagazowania) terenu, objektów i sprzętu, według najnowszych metod, opracowanych w regulaminach wojskowych państw europejskich.

Terenem działania każdej drużyny odkażającej będzie teren skażony szeregiem plam chemicznych, lub pojedyncze plamy chemiczne; zanim więc drużyny odkażające przystąpią do ich niszczenia, zapoznać się z niemi powinny teoretycznie i praktycznie. Dlatego też pracę mą rozpoczynam od rozpatrzenia plamy chemicznej z punktu widzenia jej charakterystyki, właściwości, sposobów rozpoznania oraz bojowych środków chemicznych ją wywołujących.

I. PLAMA CHEMICZNA.

Ostatecznym wynikiem stosowania przez nieprzyjaciela bojowych środków chemicznych, będzie tworzenie się w terenie obłoku lub plamy chemicznej. Obłok więc i plama chemiczna będą t. zw. elementami napadu gazowego.

Obłok będzie stanowił efekt stosowania przez nieprzyjaciela gazu bojowego lotnego w formie pocisków artyleryjskich, min bomb lotniczych, lub fali gazowej — wytworzonej przy pomocy butli gazowych. Jest on zjawiskiem przejściowem — krótkotrwałem.

Plama chemiczna będzie zawsze wynikiem użycia bojowego środka chemicznego w postaci ciekłej, którego działanie wskutek parowania cząsteczek gazu z tejże plamy — będzie o wiele dłuższe. „Plamą chemiczną" będziemy nazywali zatem powierzchnię terenu ze znajdującemi się na niej przedmiotami terenowemi, zroszoną kroplami gazów bojowych trwałych (zazwyczaj parzących).

Mając na uwadze obronę przeciwgazową i skutki działania tych plam na organizmy żywe, musimy przedtem nauczyć się rozróżniać dwa rodzaje plam chemicznych.

Pierwsze to będą plamy chemiczne małe, powstałe od wybuchów pojedyńczych pocisków (bomb lub min) — t. zw. plamy techniczne, drugie — to zbiorowiska plam, plamy połączone, złożone z kilku lub kilkudziesięciu pojedyńczych plam technicznych, których istnienie w terenie osiedla lub miejscowości stwarza przez swój obszar pewne zapory w ruchu i komunikacji i grozi większym zbiorowiskom ludzkim — będą to plamy zaporowe.

Podział ten, jak to zobaczymy poniżej, jest konieczny przy rozpatrywaniu istoty plamy i jej rozpoznaniu.

Ponieważ plama chemiczna w terenie powstaje jako realny skutek stosowania pewnych środków technicznych walki gazowej, chcąc się więc zapoznać dokładnie z właściwościami plamy chemicznej, należy przypomnieć czytelnikom te techniczne środki walki chemicznej, któremi nieprzyjaciel przy pomocy gazów bojowych trwałych wywołać może plamy chemiczne w terenie. Nadmienić trzeba, że rozpatrywać tu będziemy jedynie użycie w walce środków technicznych, do których stosowany był i prawdopodobnie w przyszłości będzie — iperyt, jako najbardziej znany i jeden z nielicznych i najidealniejszych przedstawicieli gazów bojowych trwałych.

Nieprzyjaciel skażać może teren (wywoływać plamy chemiczne) gazami bojowemi trwałemi przy pomocy następujących technicznych środków walki:

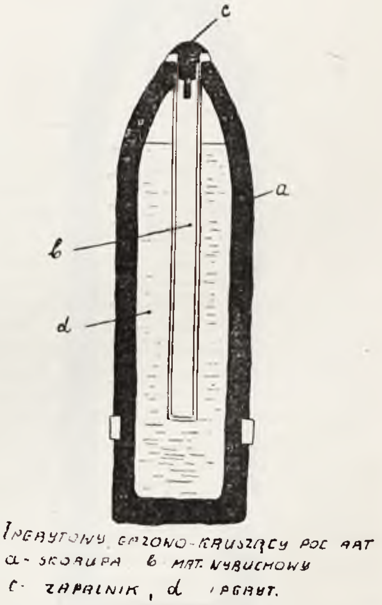
1) pocisków artyleryjskich,
2) min Stokes'a i Livens'a,
3) bomb lotniczych,
4) rozpylaczy lotniczych,
5) rozpylaczy naziemnych,
6) naziemnych min saperskich.

Iperytowe pociski artyleryjskie używane być mogą pod dwoma postaciami: t. zw. pociski gazowe i pociski gazowo-kruszące.

Różnica ich polega na konstrukcji wewnętrznej, przystosowanej do zawartości materjału wybuchowego oraz gazu, jak również na działaniu mechanicznem zawartego w nich gazu bojowego trwałego.

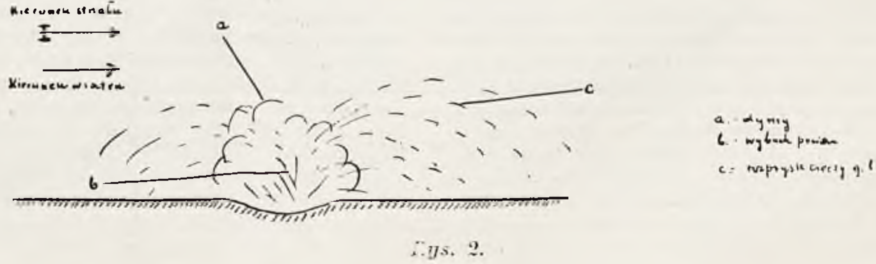
W pocisku gazowym materjału wybuchowego jest tyle, ile potrzeba, ażeby pocisk w chwili upadku na ziemię został rozerwany, t. j. otworzony i ażeby zawarty w nim iperyt rozlał się w terenie i utworzył plamę chemiczną. Naturalnie, że w pocisku takim możemy umieścić większą ilość gazu bojowego (rys. 1).

Przy wybuchu takiego pocisku obserwujemy jedynie mały obłok ciemnych dymów, powstałych na skutek spalania się materjału wybuchowego, zaś cząsteczki (kropelki) cieczy gazu bojowego zostają rozpryśnięte w terenie (rys. 2) i zraszając go, tworzą plamę chemiczną. Jedynie bardzo drobna część cieczy gazu bojowego unosi się z wiatrem jako mgła — obłoczek niewidoczny.



Rys. 1.

Pocisk gazowo-kruszący posiada więcej materjału wybuchowego, który służy tu nietylko do otwarcia pocisku, lecz ponadto jako środek rozpylający gaz bojowy,



Rys. 2.

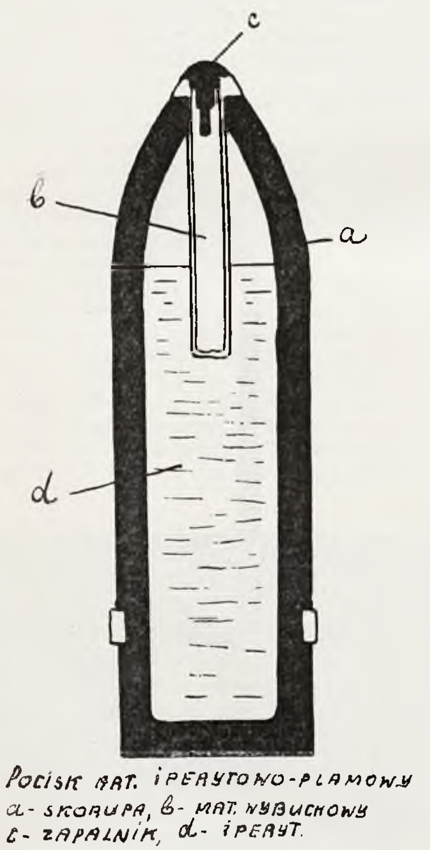


Rys. 3.

w postaci drobnej zawiesiny (mgły) w powietrzu (rys. 3).

W pociskach takich ilość gazu bojowego jest o wiele mniejsza niż w pociskach plamowych (rys. 4).

Przy wybuchu takiego pocisku obserwujemy większy obłok ciemnego dymu, niż przy pociskach plamowych, a to na skutek spalania się w chwili wybuchu pocisku większej ilości materjału wybuchowego i, niewidzialny dla oka, dość stosunkowo duży obłok mgły iperytowej, która unoszona wiatrem skaża atmosferę. Plamy chemicznej w tym wypadku nie obserwujemy, jest ona ograniczona do niewielkiej ilości gazu bojowego w leju.



Rys. 4.

Tę różnicę działań mechanicznych pocisków gazowych i gazowo-kruszących wykorzystano w walce. O ile pociski gazowe używane były w czasie wojny światowej do skażania celów terenowych stałych, skażania długotrwałego, gdzie działanie iperytu nie polega na działaniu bezpośredniem na organizmy żywe (obryzganie), a skażenie odbywa się drogą wtórną przeniesienia się iperytu na organizm przez dotykanie skażonej gleby lub sprzętu, oraz wdychanie par iperytu, powstałych przez parowanie plamy, o tyle pociski gazowo-kruszące stosowane były do ostrzeliwania celów żywych, t. j. kolumn wojska, transportów wojskowych, miejsc koncentracji, miast i osiedli, gdzie drogą rozpylenia iperytu, skażano atmosferę i w ten sposób przez wdychanie mgły iperytowej przez organizmy żywe, oraz osiadanie jej na skórze i ubraniu skażano ludzi i zwierzęta.

Jeżeli chodzi o miny miotaczy Stokes'a i Livens'a oraz bomby lotnicze, to i ten sprzęt walki podzielić możemy podobnie jak i pociski artyleryjskie na: gazowy i gazowo-kruszący. Istnieją więc miny i bomby lotnicze zawierające mniej lub więcej materjału wybuchowego i mniej lub więcej materjału gazowego i stąd pochodzi ich działanie, dające w końcowym efekcie plamę chemiczną lub też obłok. (rys. 1a, 4a).

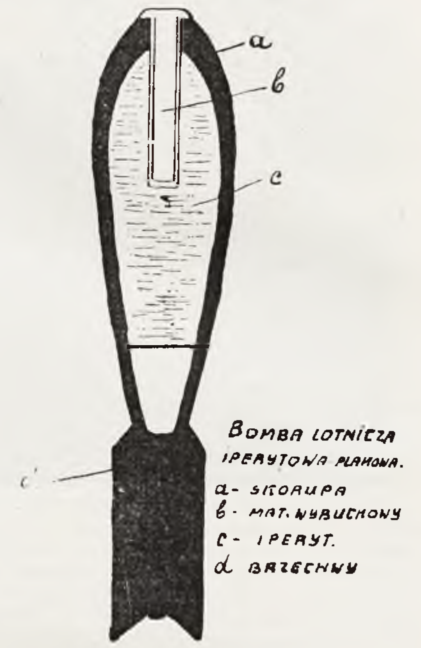
Jeżeli chodzi o rozpylacze lotnicze, to w czasie wojny światowej nie były one używane, gdyż napady lotniczo-gazowe nie były stosowane. Wprawdzie Amerykanie w związku z wynalezieniem luizytu projektowali wprowadzenie do lotnictwa aparatów do rozpylania tej t. zw. „rosy śmierci", jednak nie zastosowali swych projektów na skutek zakończenia wojny światowej.

To też można tu mówić jedynie o możliwościach zastosowania rozpylaczy samolotowych do gazów bojowych trwałych, na podstawie pewnych poczynań państw europejskich i na zasadzie stosowanych powszechnie w rolnictwie rozpylaczy samolotowych do opylania pól, lasów przy niszczeniu szkodników roślinnych.

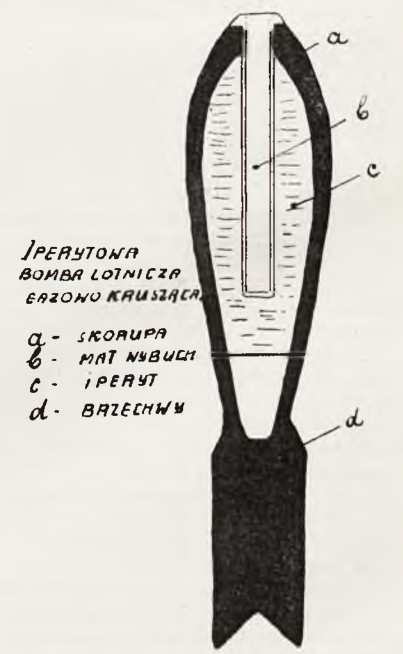
Zachodzi tu jedynie tylko ta różnica, że stosowane dotąd w walce ze szkodnikami roślinnemi środki chemiczne były albo ciałami stałemi (proszkami), albo też używane tu były specjalne samolotowe dymowniki, napełnione ciałami dymotwórczemi, łatwo sublimującemi.

Rozpylacze samolotowe do gazów bojowych, jak wnioskować możemy z literatury specjalnej państw sąsiadujących z nami, podzielić można na trzy zasadnicze typy. Typ pierwszy, stosowany do skażenia terenu z małych wysokości do stu metrów, jest zwykłym zbiornikiem napełnionym gazem bojowym trwałym, np. iperytem, opróżnienie którego następuje przez zwykłe wylanie zawartości. Typ drugi, stosowany przy tak zwanych wysokościach średnich, około 1000 m. jest zbiornikiem napełnionym gazem bojowym, który znajduje się pod ciśnieniem. Opróżnienie zbiornika odbywa się przez wytrysk cieczy gazu bojowego, która w tym wypadku, będąc pod ciśnieniem, wlewa się z większą siłą. Ciśnienie powinno być tak duże, aby szybkość wylewu cieczy i gazu bojowego równała się szybkości samolotu. Trzeci typ, stosowany na dużych wysokościach, to już nie rozpylacze, a duże ampułki szklane lub wykonane z innego materjału, wypełnione gazem bojowym, które zostają wyrzucane z samolotu na podobieństwo zwykłych bomb lotniczych.

Jak będą się zachowywały użyte, w podany powyżej sposób, gazy bojowe trwałe, w tak specjalnych warunkach, gdzie w grę wchodzą nietylko chemiczne i fizyczne własności cieczy gazu bojowego, a również szybkość samolotu, wysokość lotu, konstrukcja aparatów rozpylających i warunki atmosferyczne — w tej chwili trudno przewidzieć. Próby w tym kierunku, o ile są gdzieś przeprowadzane, trzymane są w ścisłej tajemnicy i nie wyjdą aż do nowej wojny poza mury sztabów armij i instytucyj badawczych.



Rys. 1a.



Rys. 4a.

Jeżeli chodzi o t. zw. skażanie naziemne, to polega ono na skażeniu terenu, objektu i sprzętu gazami bojowemi trwa-

łemi przy pomocy sprzętu polewającego lub rozpylającego gaz bojowy w terenie.

Próby tego rodzaju skażenia terenu miały już miejsce w czasie wojny światowej, bowiem Niemcy w czasie swego odwrotu z Francji w r. 1918 skażali, ustępując, drogi i węzły komunikacyjne przy pomocy wysadzania pocisków artyleryjskich iperytowych saperskiemi ładunkami wybuchowemi, lub też przy pomocy specjalnych min ziemnych iperytowych.

W literaturze specjalnej państw obcych, a zwłaszcza w literaturze sowieckiej spotykamy się obecnie często z projektami skażania terenu przy pomocy najprymitywniejszych środków technicznych.

Że żądania takie są zrozumiałe, niechaj nam posłuży przykład realny: wyprodukowanie jednego pocisku artyleryjskiego gazowego kosztuje od 60 do 300 złotych w zależności od kalibru. Na skażenie odcinka terenowego 1000 m. x 100 m. pociskami artyleryjskiemi gazowemi, potrzeba około 12.000 pocisków artyleryjskich 76 mm. A więc, o ile warunki bojowe na to pozwolą, będzie się o wiele taniej kalkulowało teren ten, choćby przy pomocy ręcznych polewaczek (zastosowując wszelkie ostrożności dla obsługi), polać wprost iperytem.

To też liczyć się musimy z tem, że w przyszłej wojnie spotkamy się napewno ze skażeniami terenu przy pomocy sprzętów naziemnych, a będą niemi wszelkiego rodzaju beczkowozy i cysterny konne lub mechaniczne, polewaczki i rozpylacze ręczne i t. p. Użyte więc być one mogą wprost tak, jak się ich w czasach pokojowych używa do polewania dróg i ulic wodą, lub też przez specjalne zastosowanie do tego celu t. zn. przez dodanie odpowiednich urządzeń, pozwalających na rozpylanie gazów bojowych trwałych pod ciśnieniem.

Na dowód, że praca w tym kierunku u naszych sąsiadów posuwa się naprzód, niech posłuży fakt, że w armji sowieckiej wprowadzony został rozpylacz tornistrowy do skażeń terenu. Rozpylacz ten przypomina zupełnie używany u nas powszechnie ogrodowy rozpylacz plecakowy do odkażeń (rys. 5).

Prócz powyższego sprzętu używane być mogą i będą wszelkiego rodzaju saperskie miny naziemne, wypełnione iperytem, których działanie jest nadzwyczaj wydajne i skuteczne.



SOWIECKI ROZPYLACZ IPERYTOWY TORNISTROWY
a - ZBIORNIK IPERYTU
b - WĄZ RURY WYPUSTOWEJ
c - RURA WYPUSTOWA Z ROZPYLACZEM.

Rys. 5.

Jak widzimy, poza wszelkiego rodzaju pociskami artyleryjskiemi, pociskami miotaczy, bombami lotniczemi, istnieje całe mnóstwo środków technicznych do skażań terenu i objektów gazami bojowemi trwałemi.

W zasadzie plamy chemiczne wytworzone drogą użycia tego sprzętu nie będą się niczem różniły od plam chemicznych powstałych przy wybuchu pocisków. Będą się tu jedynie zmieniały rozmiary plamy, w zależności od zużytego materjału chemicznego.

Chcąc rozpatrzeć właściwości i jakość plam chemicznych, musimy przedewszystkiem podzielić je na kilka kategoryj w zależności od wyżej wspomnianych technicznych środków, użytych do ich wytworzenia. Wyeliminujemy jednak z tej kategorji plam, plamy powstałe od wszelkiego rodzaju pocisków gazowo-kruszących, ponieważ plama, w tym wypadku, ograniczać się będzie jedynie do leja.

Dzielimy więc plamy chemiczne na plamy powstałe od:

a) od pocisków artyleryjskich, pocisków Livens'a i Stokes'a — gazowych,
b) od bomb lotniczych — gazowych,
c) od rozpylaczy samolotowych,
d) od rozpylaczy i min naziemnych.

a) Plamy od pocisków artyleryjskich i t. p.

Każdorazowe pęknięcie pocisku, wypełnionego gazem bojowym trwałym, tworzy w terenie plamę chemiczną. Kształt i rozmiar tej plamy zależnym jest od czterech zasadniczych elementów:

1) kierunku strzału,
2) kierunku wiatru,
3) ilości materjału wybuchowego zawartego w pocisku,
4) kalibru (wielkości) pocisku i związanej z tem ilości gazu bojowego w nim zawartego.

Cztery te elementy są wykładnikami rozmiarów i kształtów plamy chemicznej w terenie.

Każda plama chemiczna powstała czy to od pęknięcia pocisku artyleryjskiego, pocisku Livens'a lub Stokes'a, bomby lotniczej i t. p. podzielona być może na następujące części: 1) lej, 2) pole skażone.

Lej będzie to miejsce upadku i rozerwania się pocisku, gdzie nastąpiło rozlanie się gazu bojowego po otwarciu pocisku. Lej taki będzie niegłęboką wyrwą w terenie (w pociskach gazowych), powstałą na skutek uderzenia w glebę i rozpęknięcia pocisku o małej zawartości materjału wybuchowego.

Każdy lej posiada swe wymiary: średnicę głębokości i średnicę — mierzone w cm.

Pole skażone jest to teren dookoła leja, gdzie siłą wybuchu pocisku zostały przeniesione płynne cząsteczki gazu bojowego.

Naturalnie, że w polu skażonem, ilość cząsteczek osiadłych na jego powierzchni będzie tem większa im bliżej będzie środka wybuchu pocisku, czyli leja, i odwrotnie.

Kształt plamy chemicznej może się zmieniać w zależności od czterech elementów podanych powyżej, jednak powierzchnia jej będzie się wahała zawsze w tych samych granicach, odpowiadających kalibrowi danego pocisku.

Nasycenie gazem bojowym trwałym pola skażenia, zarówno jak leja t. j. ilość chemicznego środka osiadłego na ich powierzchni, nazywamy stopniem zroszenia plamy chemicznej. Zroszenie leja będzie największe. W miarę oddalania się od leja, stopień zroszenia zmniejsza się. Zobrazować to sobie można łatwo, zataczając koncentrycznie dookoła leja koła, które w miarę ich powiększania się, stanowić będą coraz mniejsze pasy zroszenia (rys. Nr. 6).



Rys. 6.

Chcąc otrzymać dane liczbowe t. zw. zroszenia średniego pewnej plamy gazem bojowym, należałoby wyciągnąć średnią arytmetyczną sumy zroszeń wszystkich pasów tej plamy z lejem włącznie.

Jak dotąd, mówimy tu wciąż o pojedyńczych plamach, gdzie zroszenie to przypisujemy pęknięciu jednego pocisku na danym odcinku terenowym. Zmienia się jednak ono niewspółmiernie, gdy w sąsiedztwie danej plamy powstanie cały szereg innych, dając całkowicie odmienny obraz zroszeń, których obliczenie wymaga specjalnych prób i doświadczeń, a to na skutek pokrywania jednych plam chemicznych przez drugie i nakładania się jednych pasów zroszeń na drugie.

Zroszenie wyrażamy zwykle w gramach gazu bojowego na 1 mtr.2 terenu. Trudno byłoby mi przytaczać dane co do rozmiaru plam chemicznych, i charakterystyki, stopnia zroszenia i t. p. wszystkich kalibrów i odmian pocisków artyleryjskich, pocisków miotaczy i t. p. oraz danych co do plam chemicznych na różnych rodzajach gleby i nawierzchni terenowych.

Ograniczam się tu jedynie do scharakteryzowania plam od pocisków artyleryjskich kal. 75 mm. na glebie t. zw. średniej.

(D. c. n.)

Kal.	L E J		Powierzchnia w metr. kw.	Zroszenia
	głębokość	średnica		
75	15—30 cm.	20— 50 cm.	25— 40 mtr. kw.	15—20 Gr/mtr. kw.
155	50—80 cm.	50—100 cm.	400—500 mtr. kw.	15—20 Gr/mtr. kw.



Z KRAJU

POKAZ NAPADU LOTNICZO-GAZOWEGO W KATOWICACH.

Z okazji IX Tygodnia Lotniczego, Śląski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. urządził w Katowicach przy współudziale wojska, policji, P. C. K., straży pożarnej i Aeroklubu Śląskiego w dniach 5 czerwca na rynku w Katowicach, oraz 12 czerwca na lotnisku efektowne pokazy napadu lotniczo-gazowego.

TARNÓW

POKAZY WALKI LOTNICZO-GAZOWEJ.

Dnia 31 maja przeprowadzony został w Tarnowie pokaz napadu lotniczo-gazowego i jego skutków dla mieszkańców. O godz. 17 m. 15 syreny fabryczne zaalarmowały mieszkańców, zwiastując zbliżające się niebezpieczeństwo. Ulice zaczęły się szybko wyludniać. O godz. 17 m. 30 zjawiła się nad miastem eskadra w sile 9 aparatów, która rzuciła bomby. Rozległy się ogłuszające detonacje. Szereg ulic zostało zagazowanych, jednocześnie z kilku miejsc sygnalizowano wybuchy pożarów.

Niezwłocznie wyruszyła do zagrożonych pożarem objektów straż ogniowa, na miasto zaś drużyny ratownicze i odkażające. Drużyny ratownicze udzieliły pierwszej pomocy zagazowanym odkażające natomiast przystąpiły do zniszczenia plam iperytowych i ogrodzenia miejsc skażonych gazami.

POZNAŃ.

W związku z 9-ym tygodniem lotniczo-gazowym L. O. P. P. przeprowadzono 10 czerwca ćwiczenia obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej połączone z 2-ma atakami na miasto. O godz. 18 m. 30 odezwały się syreny wszystkich fabryk, na głos których pouczona uprzednio ludność chroniła się do domów i bram. Na opustoszałych ulicach pozostała jedynie obsługa przeciwgazowa w maskach.

Na centralnych ulicach i Placu Wolności zapalono świece dymne i łzawiące, jednocześnie dały się słyszeć detonacje petard, maskujące wybuchy bomb, a karabiny maszynowe rozpoczęły ogień. Niemal w tej samej chwili przeszybowała nad miastem eskadra samolotów, bombardując miasto ulotkami propagandowemi. W kilku miejscach wzniecono ognie, mające imitować pożary, które gasiła straż ogniowa. Atak został zakończony po upływie 20 minut.

Emocji jednak zażyli mieszkańcy Poznania dopiero przed północą, kiedy nastąpił powtórny napad lotniczy. Na sygnał alarmowy, zwiastujący zbliżanie się lotników, pogaszono wszystkie światła w całem mieście, również wszelkie pojazdy i tramwaje stanęły gasząc światła. Napad ukończył się po północy, pozostawiając mieszkańcom przedsmak tych przyjemności, jakich należy się spodziewać w czasie ewentualnej przyszłej wojny.

NIEMCY

LOTNICY BERTRAM I KLAUSNER OCALENI.

W czasie druku otrzymujemy następującą wiadomość:

Według nadeszłych z Australji depesz, dwaj lotnicy niemieccy, Bertram i Klausner, którzy przed 7 tygodniami zaginęli w czasie lotu z Indyj Holenderskich do Australji, straciwszy w czasie burzy nad oceanem orjentację, wylądowali na kontynencie australijskim, gdzie znalezieni zostali przez tubylców na stepie, po którym błąkali się od dłuższego czasu bez żywności.

Zaalarmowane władze australijskie z Windham wysłały ekspedycję w poszukiwaniu samolotu. Obaj lotnicy byli zupełnie wyczerpani i wycieńczeni głodem, gdyż głównem pożywieniem ich przez dłuższy czas były wyłącznie ślimaki.

ANGLJA.

UNIWERSALNA ODTRUTKA

Wielką sensację wzbudziła w kołach wojskowych wiadomość, że departament obrony chemicznej angielskiego min. spr. wojskowych posiada jakoby odtrutkę (antidotum) przeciwko wszystkim gazom stosowanym w współczesnej wojnie.

Major W. R. Galvey, który zmarł dnia 6 marca r. b., był podobno kierownikiem tych angielskich doświadczeń. Umarł on podobno, nie zdając sobie sprawy z osiągnięcia dobrych wyników, a śmierć jego miała być spowodowana zatruciem gazami. Inni natomiast współuczestnicy prób, którzy z całą świadomością przebywając w atmosferze zatrutej ulegli ciężkiemu zagazowaniu, powrócili do zdrowia po zastosowaniu owej tajemniczej odtrutki.

JAPONJA

PRÓBNE ATAKI LOTNICZO-GAZOWE W JAPONJI.

W tokijskim dzienniku codziennym „Tokjo Nici-Nici" zamieszczone jest ciekawe sprawozdanie z pierwszych próbnych ataków lotniczo-gazowych przy udziale ludności cywilnej nad jednym z większych miast południowej Japonji, leżącem w promieniu Władywostoku.

Próbne ćwiczenia podzielone były na dzienne i nocne, dniem odbywały się próby z gazami oraz obrona ludności; noc poświęcona była walce lotniczej. Pierwszy sygnał był na alarm — pogotowie, drugi sygnał — znakiem dla natychmiastowego pogaszenia świateł w całem mieście i rozpoczęcia walki w powietrzu; trzeci sygnał oznajmiał koniec ataku, możność zapalenia świateł i powrócenia do normalnego życia. Próba ta wzbudziła wielkie zainteresowanie wśród ludności cywilnej.

Zaznaczyć trzeba, że Misja Wojskowa Japońska w Warszawie przetłumaczyła na język japoński Statut L. O. P. P. oraz schemat prac organizacyjnych, celem przesłania tych papierów do Japonji dla utworzenia tam podobnej placówki, którą już roku ubiegłego zainteresował się, bawiący chwilowo w Warszawie, gen. Koidzumi.

FRANCJA.

ĆWICZENIA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWE.

W ubiegłym miesiącu odbyły się we Francji na wielką skalę urządzone doświadczalne ćwiczenia przeciwlotniczo-gazowe, któremi kieruje osobiście szef o. p. l. marszałek Petain. Tereny manewrowe obejmują miasta Lille, Arras, St. Quentin, Amiens, Abbeville, Boulogne i Calais.

Ćwiczenia te mają wielkie znaczenie, gdyż po raz pierwszy studjowano na wielką skalę nowe sposoby obrony przeciwlotniczej. Między innemi w ćwiczeniach tych przewidziane były bombardowania z samolotów kopalń węgla i fabryk w rejonie przemysłowym Francji oraz długotrwałe zasłony dymowe dla wypróbowania ich skuteczności przesłaniania pewnych objektów przed okiem nieprzyjacielskich eskadr lotniczych.

Ludność w całym rejonie, objętym manewrami, otrzymała maski przeciwgazowe oraz szczegółowe instrukcje co do gaszenia świateł i zachowania się na wypadek alarmu.

WŁOCHY.

WAPNO CHLOROWANE KRYSTALICZNE

Do odkażania terenu skażonego gazami parzącemi używa się wapna chlorowanego, które okazało się najlepszym środkiem do ich niszczenia. Przedewszystkiem niszczy gazy parzące zawarty w tem wapnie chlor. Dotychczas znane i używane wapno chlorowane posiada jednak tę wadę, że chlor uwalnia się bardzo łatwo i szybko, wskutek tego po pewnym czasie przechowania traci ono w bardzo dużym stopniu swoje własności odkażające. Aby utrzymać cenny chlor, należało wapno przeznaczone do przechowania, zamykać w szczelnie zamykanych skrzyniach, co pociągało za sobą znaczne koszta.

Po wojnie chemicy pracowali nad tem, aby związać chlor z wapnem w sposób trwały i umożliwić dzięki temu przechowywanie większych zapasów wapna chlorowanego. Do konkretnych wyników doszli narazie chemicy włoscy, którym udało się otrzymać krystaliczne wapno bielące, które nie traci chloru przez całe lata i nie musi być zamykane.

Udział Polski w zawodach lotniczych zagranicą

(Z komunikatu prasowego A. R. P.)

UDZIAŁ POLSKI W ZAWODACH SZYBOWCOWYCH W RHÖN.

Aeroklub Rzeczypospolitej zgłosił udział zespołu polskiego w zawodach szybowcowych w Rhön (Niemcy).

Reprezentacja polska składa się z grupy przedstawicieli nauki oraz z zespołu sportowego. Kierownikiem całej ekspedycji, liczącej 14 osób, jest prof. Stanisław Łukasiewicz. Kierownikiem zespołu sportowego — p. Bolesław Stachoń, p. Stanisław Skarżyński (zastępca).

Zespół polski dysponuje dwoma szybowcami konstrukcji inż. Grzeszczyka, oraz samolotem i samochodem do wyciągania szybowców na start.

Część zespołu sportowego wraz z rozmontowanemi szybowcami wyruszyła z Warszawy do Rhön na samochodach w niedzielę 10 lipca i przybyła na miejsce dn. 13 lipca b. r. wieczorem. Przestrzeń przebyta w ten sposób wynosi około 1.000 km. Druga grupa wraz z pilotem-szefem wyprawy inż. Grzeszczykiem udała się w podróż koleją. Ostatni z uczestników wystartowali z Warszawy 14 lipca. Pierwotny projekt holowania szybowca za samolotem porzucono z uwagi na zły stan zdrowia inż. Grzeszczyka.

Zawody w Rhön rozpadają się na dwa działy: wyczynowy i treningowy. W pierwszej konkurencji startować będzie inż. Grzeszczyk, w drugiej p. Łopatniuk. Szybowce nasze — to znany „weteran" „Lwów", na którym osiągnięto najlepszy polski lot na długotrwałość (7 godz. 52 min.), dokonano ponad 2.000 km. lotów holowanych oraz osiągnięto wysokości około 2.000 m. i szybowiec „S. G. 28" nowa konstrukcja, posiadająca wybitne zalety rekordowe. Oba szybowce zostały ufundowane i zaopatrzone w instrumenty pokładowe przez Wydział Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

Udział nasz w zawodach w Rhön nosi charakter przedewszystkiem naukowy, t. zn. że głównym jego celem jest rozszerzenie doświadczeń z tej dziedziny.

UDZIAŁ POLSKI W INNYCH ZAWODACH ZAGRANICZNYCH.

Poza wymienionemi wyżej zawodami barwy nasze reprezentowane będą jeszcze w roku bieżącym na Challenge de Tourisme International, na Międzynarodowym Meetingu w Zurychu i Zawodach Balonowych o puhar Gordon-Bennet w Bazylei. W Zurychu startować będą na znanych samolotach P. 8 i P. 11 (Państwowe Zakłady Lotnicze — Warszawa) kpt. Bajan i kpt. Orliński. W zawodach balonowych wezmą udział dwa balony wolne „Gdynia" i „Polonja".

Ponadto Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej otrzymał jeszcze zaproszenia do wzięcia udziału w meetingu, urządzanym z okazji wystawy pocztowej w Gdańsku, oraz meetingu w Anglji.

Listy do Redakcji

Szanowny panie Redaktorze!

W numerze 5 „Skrzydlatej Polski“ w artykule p. t. „Rzut oka na rozwój sportu lotniczego w Polsce w 1931 roku“ podpisanym przez p. inż. Jerzego Wędrychowskiego z wielką przykrością znalazłem nieprawdziwe twierdzenie autora, dotyczące mojej osoby i mojego raidu lotniczego na daleki wschód, odbytego w 1931 r.

Autor między innymi, żałując, że nie miałem na skrzydłach swego płatowca znaków naszej Rzeczypospolitej, co powinno być ambicją każdego Polaka, uległ widocznie plotkom rozsiewanym o moim raidzie i komentowanym, niewiadomo w jakim celu, przez niektóre osoby i koła, związane z naszem lotnictwem, bez sprawdzenia stanu faktycznego.

Ponieważ przedsięwziąłem mój raid bez niczyjej, dosłownie niczyjej pomocy w jakiejkolwiek formie, zdany na siebie samego i własne środki, mając na oku poza wyczynem sportowym właśnie propagandę naszego lotnictwa sportowego dla celów wewnętrznych, a lotniczego imienia Polski dla zagranicy, tego rodzaju nieprawdziwe twierdzenia, jakobym leciał nie pod polskimi barwami, są dla mnie przykre i krzywdzące. Przypuszczam też, że to twierdzenie autora zostało przy korekcie przeoczone przez redakcję „Skrzydlatej Polski“.

Aby uniknąć tego rodzaju nieporozumień, stwierdzam co następuje:

Samolot „Gipsy II-Moth“, fabrykacji Dehawilanda, na którym odbyłem mój raid, był zarejestrowany w naszem Ministerstwie Komunikacji dnia 13 grudnia 1930 r. za Nr. karty rejestracyjnej 109 i nosił bardzo dumnie znaki naszej Rzeczypospolitej SP—ARU.

Oprócz znaków lotniczych oficjalnej przynależności państwowej, samolot mój znaczony był znakiem mojego klubu lotniczego, Akademickiego Aeroklubu Lwowskiego, do którego to znakowania, jako członek A. A. L. miałem i mam prawo.

Moja obserwatorska odznaka lotnicza i krzyż 8 pułku ułanów Ks. Józefa Poniatowskiego, do którego to pułku, będąc kawalerzystą, a nie lotnikiem należę, odbyły cały raid na kadłubie samolotu.

Raid mój pierwszy pozaeuropejski, daleko dystansowy raid polski na maszynie słabosilnikowej, wykonany w pojedynkę, rozpocząłem z Rzymu z przyczyn czysto osobisto-prywatnych. Przelotu podróżnego Londyn—Rzym, jako raidu traktować nie mogę. Przebieg raidu był następujący:

Rzym — Brindisi — Ateny, około 1.100 klm., 16.III Ateny—Konja—Aleppo, około 1.250 klm., 17.III Aleppo—Ramadi—Bassorah, około 1.200 klm., 19.III Bassorah—Bushire około 400 klm., 20.III Bushire — Linghe—Jask—Chabbar około 1.200 klm., 21.III Chabbar—Karachi około 690 klm., 22.III Karachi—Johdpour około 700 klm., 24.III Johdpour—Delhi około 690 klm., 27.III Delhi — Meerut — Delhi około 300 klm., 30.III Delhi—Allahabad około 600 klm., 31.III Allahabad — Kalkuta około 800 klm., 1.IV Kalkuta—Aciab—Rangoon około 1.180 klm., 2.IV Rangoon—Bangkok około 600 klm. i 5.IV.1931 r. zakończył się o 600 klm. na północo wschód od M. Bangkok, stolicy Sjamu na skutek przymusowego lądowania w bagnie dżungli, spowodowanego szalejącą tropikalną burzą.

Samolot został ciężko uszkodzony, pilot uległ ciężkim obrażeniom cielesnym, na skutek czego raid został przerwany.

Czy raid mój spełnił choć w części zadania propagandowe Polski na obcych terytorjach, gdzie byłem pierwszym Polakiem lądującym, a mój samolot, choć zagranicznego fabrykatu, był pierwszą polską maszyną, lądującą na azjatyckich lotniskach nie wiem, i nie moją rzeczą jest o tem sądzić. Do zdobyczy kolonialnych nie mam pretensji.

Jeżeli chodzi o krytykę fachową tego raidu, jakoteż wszelkie z tem związane uwagi, przyjmę je zawsze z wdzięcznością i najchętniej od kpt. pilotów Orlińskiego i Skarżyńskiego, z którymi ani nie mogę, ani nie chcę się porównywać pod względem fachowej wiedzy i doświadczenia pilockiego, ale którzy są jedynymi pilotami polskimi, poza mną, jacy odbyli tego rodzaju raidy w warunkach specyficznie trudnych poza-europejskich i tropikalnych. Są oni jedynymi pilotami w Polsce, którzy fachowy głos w tej sprawie zabrać mogą.

Co do innych lotników, krytykujących moje postępowanie, szczególnie tych, którzy z predylekcją latają przy zielonych stolikach i najskorsi są do krytyki, to najchętniej wdam się z niemi w dyskusję i wysłucham krytyk mojego postępowania, o ile zechcą przedtem przelecieć przynajmniej połowę drogi odbytej przezemnie w 1931 r.

Jeżeli kiedykolwiek, któryś z kolegów-pilotów wybierał się na raid po trasie, którą odbyłem i poznałem na własnej skórze, z radością i w każdej chwili służę wszystkiemi wiadomościami, informacjami i zebranem doświadczeniem na tamtym terenie i będę się z całego serca cieszył, jeżeli przedsięwzięcie uda mu się lepiej niż mnie, gdyż ponad wszystko zależy mi na sukcesach i rozwoju polskiego lotnictwa, a w szczególności naszego lotnictwa sportowego.

Prosząc Pana Redaktora o umieszczenie niniejszego sprostowania w Jego poczytnem piśmie i pozostaję

z poważaniem

Dr. K. Czarkowski-Golejewski,
por. dypl. obserwator-pilot

*

List powyższy drukujemy na zasadach wolnej trybuny i Komitet Redakcyjny „Lotu Polskiego“ za meritum nie bierze żadnej odpowiedzialności.

SPRAWOZDANIE

Komitetu T-wa im. S. Drzewieckiego za lata 1930 i 1931

1. *Zmiany w składzie Komitetu Towarzystwa.*

Komitet Tow. w składzie wybranym na zgromadzeniu organizacyjnem w dn. 21 grudnia 1927 r. na zasadzie § 4 statutu, t. j. pp. Piotr Drzewiecki—prezes, Władysław Srzednicki — sekretarz i skarbnik, Antoni Ponikowski, Karol Taylor i Zbigniew Arnd, uległ zmianie skutkiem śmierci ś. p. Władysława Srzednickiego jesienią 1931 r. po długotrwałej chorobie. Komitet, w myśl § 4 statutu powołał na opróżnione miejsce prof. Czesława Witoszyńskiego.

Na rok 1932 Komitet, w myśl § 5 statutu, wybrał do Wydziału Wykonawczego pp.: Piotra Drzewieckiego — jako prezesa i Zbigniewa Arnda — jako sekretarza i skarbnika.

2. *Fundusze.*

Bilans, sporządzony za cały czas istnienia Towarzystwa, t. j. od grudnia 1927 r. do 31 grudnia 1931 r. zamyka się sumą zł. 52.850.72. Na stan czynny bilansu składają się: fundusze gotówkowe w Kasie zł. 164.89 i na rachunku oszczędnościowym w Banku Handlowym zł. 2.654.83 przy oprocentowaniu 7%; zaległe składki członkowskie zł. 881. oraz papiery dywidendowe wartości nominalnej zł. 49.150.—, stanowiące darowiznę prof. Stefana Drzewieckiego i złożone na rachunku depozytowym w Banku Handlowym w Warszawie. Na stronę bierną bilansu składają się fundusze: gotówkowy i depozytowy.

Wpływy i wydatki Towarzystwa od jego założenia do 31 grudnia 1931 r. zamykają się sumą zł. 16.353.47 i przedstawiają się następująco: 1) wpływy: za kupony od papierów dywidendowych w depozycie — zł. 15.014.40, za składki członków — zł. 1.322.45, oraz za procenty z P. K. O. — zł. 16.62; 2) wydatki: stypendja kształcącym się w lotnictwie — zł. 3.225, renta dożywotnia przełożonej Marji Drzewieckiej, siostrze ofiarodawcy Stefana Drzewieckiego, przez niego zastrzeżona w wysokości 1.500 zł. rocznie — łącznie 9.319.82, wydatki biurowe zł. 107.93, oraz nadwyżka gotówkowa zł. 3.700.72.

3. *Działalność.*

Nieznaczne fundusze, będące w rozporządzeniu Komitetu, oraz niesprzyjające dla wydatniejszego zwiększenia tych funduszów, obecne warunki gospodarcze, uniemożliwiły szerszą akcję Komitetu, podyktowaną statutem. W tych okolicznościach uznano za najpożyteczniejsze zużycie posiadanych sum na stypendja i zapomogi naukowe dla osób, poświęcających się naukowo lotnictwu. Osoby te złożyły następnie sprawozdania Komitetowi z wyników ich pracy, umożliwionej zasiłkiem Komitetu. W chwili obecnej Komitet wypłaca jedno stypendjum zł. 75 miesięcznie do końca września r. b. zakwalifikowanemu przez Instytut Aerodynamiczny w Warszawie, niezamożnemu słuchaczowi Państwowej Szkoły Technicznej Lotniczo-Samochodowej w Warszawie.

Komitet Towarzystwa postanowił na przyszłość znacznie ograniczyć swój program stypendjalny, poczynić nowe starania o zwiększenie wpływów przez pozyskanie nowych członków, oraz ofiar od instytucyj przemysłowych i gospodarczych, a gromadzone w ten sposób środki obracać na popieranie prac naukowych z dziedziny lotnictwa. Przewidziano tu w pierwszym rzędzie pieniężne poparcie studjów Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie nad zwiększeniem wydajności śmigła.

4. *Preliminarz wydatków na 1932 r.*

Mając powyższe postanowienia na względzie, Komitet uchwalił preliminarz budżetowy na 1932 r., zamykający się sumą przewidywanych wpływów zł. 4.791.72, z czego przypadnie na wypłacenie przyznanego poprzednio stypendjum zł. 675, a pozostałość zł. 4.116.72 zarezerwowana będzie na rachunek wspomnianych wyżej studjów nad zwiększeniem wydajności śmigła.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
CZŁONEK F. A. I.
WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE Nr. 11.
Adres telegraficzny: *Aeroklub Warszawa.*
Telefon 603-70 Sekretarjat A. R. P.
Telefon 265-95 Komisja Lotn. Sport.

BIULETYN

Nr. 6 (62)
16.V — 15.VII.1932

Przyjęcie członków.

Przyjęty został do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej jako członek zwyczajny: Dyr. Szomański Władysław — Warszawa.

Środy Klubowe.

Niniejszem podaję do wiadomości pp. Członków, iż odbywające się w salonach Aeroklubu R. P. „Środu Klubowe“ zostały z dniem 1 lipca zawieszone na sezon letni.

Przyznanie M. D. P.

Komisja Sportowa A. R. P. po zbadaniu przedłożonych dokumentów przyznała Międzynarodowy Dyplom Pilota

Kategorji B (pilot balonu wolnego)

Nr. 22 Pomaski Władysław, ur. 5.IV.1895 r. m. ur. Pomaski Wielkie

Kategorji C (pilot samolotu)

Nr. 209. Rudowski Jan, ur. 18.VII.1891., m. ur. Kłuśno.
Nr. 210. Litwiński Bohdan, ur. 3.III.1907, m. ur. Ujście Wp.
Nr. 211. Kotarba Władysław, ur. 16.VIII.1900, m. ur. Świątniki Górne.
Nr. 212. Kłosiński Antoni, ur. 13.I.1904, m. ur. Kadź.

Udział w „Meeting aéronautique international-Zürich" 22-31.VII.1932.

Zespół polski na Meeting zgłoszony został w składzie następującym:

Samolot	*Silnik*	*Pilot*
P. 8	Hispano 500 KM.	kpt. B. Orliński
P. 8	Petrel 500 KM.	„
P. 11	Bristol-Mercury 530 KM.	kpt. J. Bajan

Samoloty zgłoszone zostały do konkurencyj następujących:

Konkurs szybkości (o puhar Dalmolin‘a).
Konkurs akrobacji samolotów wojskowych (o puhar Bärtsch‘a).
Alpejski lot okrężny samolotów wojskowych (o puhar Echard‘a i Petrovitch‘a).

Udział w „Epreuve aéronautique Gordon-Bennet".

Zespół polski na Międzynarodowe Zawody Balonów Wolnych o puhar Gordon-Bennet‘a zgłoszony został w składzie następującym:

Balon	*Objętości*	*Załoga pomocnicza*
„Polonia“	2200 m³	por. W. Pomaski i por. A. Janusz
„Gdynia“	1200 m³	por. F. Hynek i por. Z. Burzyński.

Udział w „Rhön-Segelflugwettbewerb” 17-31.VII.1932.

Zespół polski na Międzynarodowy Konkurs Szybowcowy w Rhön zgłoszony został w składzie następującym:

Kierownik ekspedycji: prof. St. Łukasiewicz.

Szef ekipy sportowej: mjr. B. Stachoń

Zastępca Szefa ekipy i delegat Kom. Sport. A. R. P.: kpt. S. Skarzyński.

Pilot-szef: inż. Sz. Grzeszczyk.

Szybowce: SG-21 „Lwów“ i SG-28 konstrukcji inż. Grzeszczyka.

Piloci: inż. Sz. Grzeszczyk, B. Łopatniuk.

Pozatem w skład zespołu wchodzi 9 osób (obserwatorzy i obsługa startowa).

„Challenge de Tourisme International 1932”. 11-29.VIII.1932.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej zgłosił czynny udział w organizacji Międzynarodowych Zawodów Samolotów Turystycznych 1932 r.

a) Udział w organizacji zawodów.

Głównym organizatorem Zawodów jest: Aero-Club von Deutschland. — Pozatem udział biorą: Aeroklub Republiky Ceskoslovenske; Aero-Club de France; Reale Aero-Club d'Italia; Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej; Aero-Club de Suisse.

Delegat A. R. P. do Międzynarodowego Kierownictwa Zawodów: mjr. dypl. B. Kwieciński. Zastępca: inż. L. Kwaśniak. Główny Komisarz lotniska Warszawa: poseł J. Rudowski. Główny Komisarz lotniska Kraków: dyr. A. Bobkowski.

b) uczestnictwo w zawodach.

Zespół polski na Challenge posiada skład następujący: Szef ekipy: mjr. Adam Woytyga. *Samoloty i załoga:* 3 samoloty PZL-19 z silnikiem Gipsy III 120 KM.; pilot kpt. J. Bajan, tow. G. Pokrzywka; pilot kpt. J. Giedgowd, tow. S. Kłosinek; pilot kpt. B. Orliński, tow. M. Balcerzak. — 3 samoloty RWD-6 silnik Genet Major 140 KM.: pilot T. Karpiński, tow. S. Zientek; pilot S. Płonczyński, tow. J. Eljaszow; pilot por. F. Żwirko, tow. inż. St. Wigura.

Warszawa, dnia 16 lipca 1932 r.
L. dz. 868.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) *Z. Piątkowski*
w z. Sekretarza Generalnego.

LIGA • OBRONY
POWIETRZNEJ • I • PRZECIWGAZOWEJ
BIULETYN

RADA GŁÓWNA

W dniu 18 maja r. b. w sali konferencyjnej województwa warszawskiego odbyło się posiedzenie Rady Głównej L. O. P. P., w którem wzięło udział 25 członków Rady:

Pp.: dyr. Białas, inż. Budkiewicz, wicemin. Czapski, prof. Czubalski, ppłk. Głowacki, inż. Eberhardt, płk. Filipowicz, płk. Jagrym-Maleszewski, nacz. Jedliński, radca Kalicki, wicemin. Korsak, dr. Kroebl, woj. dr. Kwaśniewski, dr. Martynowicz, płk. inż. Moniuszko, nacz. Morzycki, nacz. Myśliński, insp. Nowodworski, inż. Okołowicz, inż. Rybicki, wicewoj. Skrzyński, poseł Starzak, radca Stopczyński, płk. Woynicz-Sianożęcki i inż. Zienkiewicz oraz z biura Zarządu Głównego pp.: dyr. inż. Wawrzyniak i kier. działu organ.-lustr. Roszkowski.

Usprawiedliwili nieobecność pp.: prof. Huber i prok. Sądu Apel. Sekutowicz.

Zebranie zagaił prezes Rady Głównej p. wicemin. Korsak, który też następnie objął przewodnictwo.

Przyjęto następujący porządek dzienny:

1) Odczytanie protokółu poprzedniego posiedzenia.

2) Sprawozdanie bieżące Zarządu Głównego.

3) Sprawozdanie Zarządu Głównego z działalności L. O. P. P. w 1931 roku.

4) Sprawozdanie Rady Głównej na Ogólne Zgromadzenie w dniu 31 maja 1932 roku.

5) Wylosowanie ⅓ członków Rady Głównej z wyboru, ustępujących zgodnie z art. 28 § 23 Statutu L. O. P. P.

Po przyjęciu protokółu poprzedniego posiedzenia Prezes Zarządu Głównego p. dr. Z. Martynowicz złożył sprawozdanie bieżące za 2 miesiące, w którem poza częścią o działalności Zarządu Głównego w zakresie prac programowych, ujęte zostały także kwestje związane z wnioskami niektórych ugrupowań członków L. O. P. P. o wyodrębnienie się z Komitetów terytorjalnych oraz dotyczące statutowego przelewu wpływów przez placówki niższe placówkom wyższym i procentowej wysokości zużytkowywania przez Komitety Powiatowe zebranych funduszów.

Sprawozdanie zostało przyjęte przez Radę Główną do zatwierdzającej wiadomości.

Następnie prezes Zarządu Głównego p. dr. Z. Martynowicz przedstawił sprawozdanie Zarządu Głównego z działalności L. O. P. P. za 1931 rok.

Szczegółowe i obszerne sprawozdanie wykazało dalsze zwiększenie się liczby członków L. O. P. P. przy pewnem zmniejszeniu się, w stosunku do okresu poprzedniego, funduszów Ligi, co wywołane zostało obecnem położeniem w kraju.

Po rozpatrzeniu i przedyskutowaniu sprawozdania rocznego, Rada Główna na wniosek przewodniczącego przyjęła jednomyślnie sprawozdanie roczne Zarządu Głównego do zatwierdzającej wiadomości i wyraziła Zarządowi Głównemu uznanie i podziękowanie za ogrom pracy, która przez Zarząd Główny została wykonana.

Następnie sekretarz Rady Głównej p. radca Kalicki odczytał projekt sprawozdania Rady Głównej na Ogólne Zgromadzenie L. O. P. P. w dniu 31 maja 1932 r., zawierające opinję Rady Głównej co do sprawozdania Zarządu Głównego.

Sprawozdanie Rady Głównej przyjęte zostało jednomyślnie. Przytem, na wniosek przewodniczącego, Rada Główna wyraziła Sekretarzowi Rady Głównej p. radcy S. Kalickiemu podziękowanie za stałą współpracę z Zarządem Głównym.

W punkcie 5 porządku dziennego Rada Główna przyjęła do wiadomości rezygnację pp. gen. Stanisława Kwaśniewskiego i inż. Eugenjusza Bergera z godności członków Rady i uchwaliła wyrazić im słowa podziękowania za pełną inicjatywy współpracę dla dobra L. O. P. P.

Na mocy art. 28 § 3 Statutu L. O. P. P. zostali wylosowani ze składu Rady Głównej członkowie pp. gen. dr. R. Górecki, dr. H. Gruber, radca S. Kalicki, gen. dr. S. Rouppert i płk. R. Underka.

Na tem posiedzenie zakończono.

PROTOKÓŁ
ZWYCZAJNEGO SPRAWOZDAWCZEGO OGÓLNEGO ZGROMADZENIA L. O. P. P W DNIU 31 MAJA 1932 R.

Ogólne Zgromadzenie odbyło się w gmachu Stowarzyszenia Techników w Warszawie.

Wzięło w niem udział 35 delegatów z 20 Komitetów Wojewódzkich, a mianowicie pp.: M. Zyndram-Kościałkowski i L. Witkowski (Białystok), J. Messing i T. Wolski (Kielce), M. Kwaśniewski i K. Michalik (Kraków Woj.), W. Gorzecki (Kraków Kol.), S. Wiktor i A. Tiger (Lwów), B. Sekutowicz i S. Bryła (Lublin), J. Olszyna-Wilczyński i J. Markowski (Łódź), F. Godlewski (Nowogródek), Z. Skrzyński i B. Frydrychowicz (Polesie), S. Pasławski i S. Szepetys (Pomorze), T. Sztybel (Poznań Woj.), W. Tatara i T. Dyńko (Stanisławów), T. Stopczyński i J. Zagórowski (Śląsk), K. Gintowt-Dziewałtowski i J. Czyrski (Tarnopol), S. Floryanowicz (Warszawa Stoł.), K. Moniuszko (Warszawa Woj.), E. Zienkiewicz i J. Kaliński (Warszawa Kol.), J. Horodecki i S. Wiśniewski (Wilno Woj.), A. Niedziółka i A. Romaszko (Wilno Kol.), A. Żurakowski i W. Habich (Wołyń).

Radę Główną reprezentowali pp.: wiceprezes prof. M. Huber i członek płk. A. Zagórska.

Zarząd Główny reprezentowany był przez prezesa dra Z. Martynowicza, wiceprezesów: C. Filipowicza, K. Moniuszkę i W. Starzaka, sekretarza M. Myślińskiego i skarbnika A. Nowodworskiego.

Komisję Rewizyjną reprezentowali pp.: J. Jedliński i J. Karwowski.

Ścisły Komitet Kół Pań reprezentowały pp.: przewodnicząca Z. Wróblewska i członek Zarządu B. Wodzińska.

Nadto byli obecni współpracownicy biura Zarządu Głównego z dyr. inż. E. Wawrzyniakiem na czele.

Poza tem przysłuchiwali się obradom przedstawiciele wojskowych i cywilnych władz państwowych, instytucyj naukowych i prasy.

Porządek dzienny obejmował następujące sprawy: 1. Zagajenie, 2. Wybory Prezydjum Zgromadzenia. 3. Sprawozdanie Zarządu Głównego z działalności w 1931 roku, 4. Sprawozdanie Rady Głównej. 5. Sprawozdanie i wnioski Komisji Rewizyjnej. 6. Dyskusja nad sprawozdaniami. 7. Wnioski Rady Głównej i Zarządu Głównego. 8. Wnioski, zgłoszone do Zarządu Głównego conajmniej na 2 tygodnie przed terminem Ogólnego Zgromadzenia, w myśl art. 22 § 5 Statutu. 9. Wybory: a) uzupełniające do Rady Głównej, b) uzupełniające do Zarządu Głównego, c) wybór Komisji Rewizyjnej (art. 29 § 2 Statutu).

Zgromadzenie zagaił o godz. 10 m. 35 prezes Zarządu Głównego dr. Z. Martynowicz. Powołując się na regulamin obrad, stwierdził przybycie na Zgromadzenie w chwili otwarcia 33 delegatów uprawnionych do udziału w obradach i zaproponował następujący skład Prezydjum Zjazdu, przyjęty przez aklamację: przewodniczący — p. wojewoda M. Zyndram-Kościałkowski (Białystok), asesorzy — inż. S. Rybicki i dyr. S. Wiktor (Lwów), sekretarz — dr. J. Czyrski (Tarnopol).

Protokół spisał p. E. Roszkowski.

Przewodniczący poddał rozważeniu porządek dzienny, który został przyjęty bez zmian.

Po przyjęciu przez zebranych porządku dziennego przewodniczący udzielił głosu delegatowi Centralnego Komitetu Dnia Spółdzielczości w Polsce w sprawie związanej z L. O. P. P. Delegat oświadczył, że Dzień Spółdzielczości, zwyczajem ustalonym od wielu lat, obchodzony jest w pierwszą niedzielę czerwca i, wobec tego, że w roku bieżącym obchód ten przypadł na pierwszy dzień „Tygodnia Lotniczego" Centralny Komitet Dnia Spółdzielczości, pragnąc wykazać swą lojalność w stosunku do L. O. P. P. oświadcza, że obchód Dnia Spółdzielczości nie ma charakteru dochodowego, że wezwał swe Komitety Lokalne tak do nieurządzania w tym dniu imprez obliczonych na osiągnięcie dochodu, jak i do porozumieniu się z lokalnymi komitetami L. O. P. P. co do uzgodnienia programu i zakresu obchodów, celem uniknięcia współzawodnictwa, oraz do okazania pomocy Lidze O. P. P. przez dopuszczenie jej kwestarzy na Zgromadzenia Spółdzielców. Oświadczenie powyższe przyjęto z podziękowaniem do wiadomości.

Następnie przystąpiono do punktu 3, t. j. do Sprawozdania Zarządu Głównego z działalności Ligi w 1931 roku. Sprawozdanie wniósł prezes Zarządu Głównego p. dr. Z. Martynowicz. Ponieważ zostało ono rozesłane pp. delegatom przed Zgromadzeniem, przeto postanowiono nie odczytywać go, a przystąpić do dyskusji — po zapoznaniu się ze Sprawozdaniem Rady Głównej i Głównej Komisji Rewizyjnej.

Wiceprezes Rady Główne,j prof. M. Huber odczytał sprawozdanie Rady Głównej. Poczem na wniosek przewodniczącego uczczono przez powstanie pamięć zmarłego wiceprezesa Komitetu Stołecznego L. O. P. P. ś. p. Władysława Topczewskiego, prezesa Związku Oficerów Rezerwy i zasłużonego działacza na polu społecznem.

Członek Gł. Komisji Rewizyjnej dyr. J. Karwowski odczytał protokuł Nr. 28, zawierający sprawozdanie Gł. Komisji Rewizyjnej oraz wniosek na Ogólne Zgromadzenie o udzielenie absolutorjum Zarządowi Głównemu.

Następnie przystąpiono do dyskusji nad sprawozdaniem, w której zabierali głos pp. delegaci: wicewoj. Z. Skrzyński, mjr. K. Michalik, wicewoj. Gintowt-Dziewałtowski, dr. J. Czyrski.

W dyskusji poruszono sprawy finansowe oraz związane z dalszem usprawnieniem organizacji i administracji L. O. P. P. Zgłoszono przytem dezyderaty: przez p. wicewoj. Z. Skrzyńskiego, aby Zarząd Główny L. O. P. P. dążył do uzyskania, poza wpływami normalnemi, nowych stałych dochodów, które dałyby możność wykonania zamierzonego przez L. O. P. P. programu w całości oraz p. wicewoj. Gintowt-Dziewałtowskiego, aby Zarząd Główny poczynił odpowiednie kroki w Powszechnym Zakładzie Ubezpieczeń Wzaj. od Ognia celem uzyskania opodatkowania na rzecz L. O. P. P. stowarzyszonych płatników na całym terenie Rzplitej kwotą po 10 gr., tak, jak to już przeprowadził Komitet Tarnopolski, co w rezultacie mogłoby przynieść L. O. P. P. duże sumy.

Imieniem Zarządu Głównego udzielali wyjaśnień pp.: prezes dr. Z. Martynowicz i wiceprezes płk. Filipowicz.

Z poza delegatów przemówienia wygłosili: przewodnicząca Ścisłego Komitetu Pań L. O. P. P. p. Wróblewska w sprawie funduszów Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej oraz prezes Aeroklubu Warszawskiego p. poseł Rudowski co do udziału samolotów Aeroklubów w czasie „Tygodnia Ligi".

Po wyczerpaniu dyskusji nad sprawozdaniem otrzymał Zarząd Główny absolutorjum wraz z podziękowaniem, co przyjęte zostało przez zebranych oklaskami.

Następnie wybrano Komisję Matkę w składzie: woj. M. Kwaśniewski (przewodniczący), inż. B. Frydrychowicz i radca Z. Stopczyński.

W czasie obrad Komisji Matki zebrania nie przerywano i przystąpiono do punktu 7 porządku dziennego: „Wnioski Rady Głównej i Zarządu Głównego".

Zarząd Główny zgłosił na Ogólne Zgromadzenie wniosek poparty przez Radę Główną o uzupełnienie w § 3 art. 27 punktu e) Statutu przez dodanie słów „oraz przyjmowanie do zatwierdzenia preliminarzy Komitetów Wojewódzkich", a przytem wniosek regulaminowy co do samego opracowywania budżetów.

W dyskusji zabierali głos pp. delegaci: dr. Czyrski, dr. Kroebl, inż. Szepetys, wicewojewoda Gintowt-Dziewałtowski, dyr. Wiktor, nacz. Floryanowicz, nacz. Wiśniewski, prok. Markowski i gen. Olszyna- Wilczyński.

P. dr. Czyrski zgłosił wniosek formalny, aby przejść do porządku dziennego nad wszystkimi wnioskami, dotyczącemi zmian w Statucie, a wezwać Zarząd Główny do wybrania Komisji Statutowej, którejby następnie przekazano wszystkie wnioski, zgłoszone na dzisiejszy Zjazd.

Wniosek p. dra Czyrskiego uzupełniony został przez delegata Komitetu Wojew. Pomorskiego p. inż. Szepetysa, aby po ukończeniu przez Komisję Statutową prac nad zmianami w Statucie, Zarząd Główny zwołał po jednym delegacie z każdego Komitetu Wojewódzkiego, celem ostatecznego uzgodnienia projektów. Wówczas projekt nowego Statutu mógłby wejść na najbliższe Ogólne Zgromadzenie do zatwierdzenia.

Przewodniczący postawił pod głosowanie wniosek p. dra Czyrskiego uzupełniony przez p. inż. Szepetysa.

Wniosek został przyjęty 20 głosami przeciwko 2.

Dyskusję co do składu Komisji Statutowej zakończono dwoma wnioskami:

1) aby Komisję Statutową wyłonił Zarząd Główny w pełnym składzie, albo jak to uzna za stosowne, oraz

2) aby Komisja Statutowa składała się: z 2-ch członków Zarządu Głównego, delegata M. S. Wojsk. i delegata Sztabu Głównego z tem, aby przewodniczącym tej Komisji był członek Komitetu Narodowego.

W głosowaniu przyjęto znaczną większością głosów wniosek pierwszy, zlecający Zarządowi Głównemu wyłonienie Komisji Statutowej.

W punkcie 8-ym porządku dziennego, wobec powziętych uchwał w punkcie 7-m, przekazano Komisji Statutowej wszystkie statutowe wnioski, zgłoszone na dzisiejszy Zjazd przez Komitety Wojewódzkie: Kielecki, Poznański, Pomorski, Lubelski i Wileński.

Następnie Ogólne Zgromadzenie wysłuchało propozycji Komisji Matki co do uzupełnienia składu Centralnych Władz L. O. P. P. oraz składu Głównej Komisji Rewizyjnej.

Wszystkie proponowane listy odczytane przez p. wojewodę M. Kwaśniewskiego, zostały przyjęte przez aklamację.

W ten sposób wybrani zostali:

1) do Zarządu Głównego pp.: inż. Józef Alichniewicz — wizytator szkół średnich, radca Stanisław Kalicki — nacz. Wydz. w Min. Kom., mjr. dypl. Marjan Romeyko — wykładowca w Wyższ. Szk. Wojennej, prof. dr. Gustaw Załęcki — I. B. T. L.

Na zastępców pp.: płk. Stanisław Engel — nacz. Wydziału w P. U. W. F., inż. Jan Girtler — nacz. Wydz. Min. Kom., dr. Henryk Górecki — radca prawny w Pol. Lin. Lotn. „Lot", inż. Stanisław Krasuski — dyrektor Państw. Szkoły Rzem., mjr. dypl. Felicjan Sterba — zast. d-cy I Gr. Aer., Jan Wilczyński — z Dyr. Polsk. Linij Lotniczych „Lot".

2) Do Rady Głównej pp.: Sędzia Franciszek Falkiewicz, gen. Janusz Gąsiorowski — Szef Sztabu Głównego, gen. dr. Roman Górecki — Prezes B-ku Gosp. Kr., dr. Henryk Gruber — Prezes P. K. O., gen. dr. Stanisław Rouppert — nacz. Dep. Zdrowia M. S. Wojsk., płk. Władysław Rusin — Komendant Strzelca, Senator Rafał Szereszowski — dyr. Banku.

Na zastępców pp.: Witold Giełżyński — Prezes Syndykatu Dzien. Warsz., dr. Wiktor Godula — nacz. Wydz. Osob. Min. Poczt. i Tel., dr. Kazimierz Kling — prof. Polit. Warsz., dr. Włodzimierz Kozubski — nacz. Wydz. Min. Wyzn. Rel. i Ośw. Publ., prof. Jan Ruszkowski — dyr. Stacji Ochr. Roślin.

3) Do Głównej Komisji Rewizyjnej pp.: dr. Aleksander Gawlik — Sekr. Gen. P. K. O., mag. Wacław Jaworski — kier. biura Chem. Inst. Badawczego, Jan Jedliński — nacz. Wydz. Banku Rolnego, Bolesław Nakoniecznikoff — dyr. Urzędu Emigr., dr. Zygmunt Wasserab — dyr. Wydz. B-ku Gosp. Krajowego.

Na zastępców pp.: Zygmunt Łopiński — dyr. Dep. II Min. Kom., Komisarz Ignacy Miński — kier. XIII Kom. P. P. i dyr. Antoni Pawlikowski.

Po zakończeniu wyborów przyjęto oklaskami wniosek nagły o wystosowanie depesz do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i do Pana Marszałka Piłsudskiego. Tekst depesz ustalony przez Prezydjum Zgromadzenia brzmiał:

PAN PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ.

Walny Zjazd Delegatów Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej śle Ci, Panie Prezydencie, wyrazy czci i hołdu zapewniając, że cały wysiłek prac swych kieruje ku zapewnieniu społeczeństwu obrony przeciwlotniczo - gazowej.

Wojewoda Kościałkowski
Przewodniczący

Pierwszy Marszałek Polski
JÓZEF PIŁSUDSKI.

Walny Zjazd Delegatów Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej z całej Rzeczypospolitej śle Ci, Panie Marszałku, wyrazy czci i przywiązania, zapewniając jednocześnie, że LOPP czuwa nad zapewnieniem społeczeństwu obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Wojewoda Kościałkowski
Przewodniczący

ZARZĄD GŁÓWNY

Po wyborach uzupełniających, odbytych na Ogólnem Zgromadzeniu L. O. P. P. w dniu 31 maja 1932 r. Zarząd Główny na pierwszem posiedzeniu swem w dniu 7 czerwca r. b. na mocy art. 23 § 3 ukonstytuował się jak następuje:

Prezes — Martynowicz Zenon dr., Bracka 3. Tel. d. 9-47-68, b. 11-60-79.

V.-Prezesi — Filipowicz Czesław płk., Wiejska 3, d. Idzikowskiego 13, tel. b. 9-74-58. Moniuszko Kazimierz inż. płk., Senatorska 35, tel. d. 683-98, b. M. S. W. wewn. 226. Starzak Władysław poseł, Zw. Legjon. Foksal 18, tel. 527-54.

Sekretarz — Myśliński Mieczysław nacz., Min. Spr. Wewn., d. Św. Krzyska 12 m. 5, tel. 313-55.

Skarbnik — Nowodworski Adam nacz., Ciepła 13 m. 8, tel. d. 320-66, b. 540-24.

Członkowie — Alichniewicz Józef inż., Wizyt. Szk. Śr. Mokotowska 52. Jaroszewski Szymon insp., Poznańska 11 m. 4, tel. d. 10-21-43, b. 8-80-71. Jasiński Walery ppłk., Kaniowska 21 Żolib. Oficerski, tel. 11-23-98. Kalicki Stanisław radca, Min. Komunik., tel. wewn. 23. Krelowicz Mieczysław mjr., Dep. Aeronaut., tel. 8-20-72. Romeyko Marjan mjr. dypl., Wyższa Szk. Wojen., Koszykowa 79. Sekunda Włodzim. mjr., Myśliwiecka 3/5, tel. 9-47-43. Szyndler Czesław płk. inż., Kaniowska 25 Żolib. Oficerski. Załęcki Gustaw prof. dr., Bracka 13, b. I. B. T. L. tel. 8-03-00.

Zastępcy — Krasuski Stanisław dyr. inż., Leszno 72. Sterba Felicjan mjr. dypl., Szef Szt. I Gr. Aer. Engel Stanisław płk., Myśliwiecka 3/5. Girtler Jan inż.,

Min. Kom. Dep. IV, Mokotowska 5 m. 7, tel. 8-92-98. Górecki Henryk dr., Pol. Linje Lotn. „Lot", tel. 547-60. Wilczyński Jan dyr., Pol. Linje Lotn. „Lot".

SPRAWOZDANIE L. O. P. P. za 1931 r.

Zarząd Główny zawiadamia wszystkie placówki L. O. P. P., że Sprawozdanie Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej za rok 1931 ukaże się w następnym numerze „Lotu Polskiego".

KOMITET ŚCISŁY KÓŁ PAŃ L. O. P. P.

W ostatnich tygodniach staraniem Komitetu Ścisłego Kół Pań Sekcji Kobiecej L. O. P. P. odbyły się dwa 10-godzinne kursy przeszkolenia kobiet w obronie przeciwgazowej.

Obydwa kursy zostały poprowadzone przez instruktorki o. p. g. I kategorji Sekcji Kobiecej z uwzględnieniem umiejętności zorganizowania obrony na terenie swoich mieszkań i obrony przeciwgazowej wewnątrz całego kraju.

Zaświadczenia z przesłuchania kursu wydano 106 paniom. Tematy poruszone na wykładach i w dyskusji żywo zainteresowały słuchaczki, dowodem czego jest przystąpienie wszystkich pań, jako członkiń rzeczywistych, do Sekcji Kobiecej L. O. P. P.

Dochód z opłat za kurs, z ofiar, z rozprzedaży broszurek i pocztówek — wydawnictw Komitetu przekazano w całości na fundusz budowy Szkoły Obrony Przeciwgazowej dla ludności cywilnej.

Następny kurs obrony przeciwgazowej, rozpoczynający sezon jesienny odbędzie się w pierwszej połowie września r. b.

Ze względu na okres wakacyjny biuro Komitetu Ścisłego Kół Pań L. O. P. P. i biuro Warszawskiego Koła Pań L. O. P. P. Nr. 62 (przeniesione z dniem 1 lipca r. b. z ul. Chmielnej 27 do lokalu Komitetu Ścisłego przy ul. Długiej 50, I p., telefon 11-02-04) zostaje zamknięte od dnia 15 lipca do dnia 1 września r. b.

KOMITET MORSKI

KURS INSTRUKTORSKI OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ

W niedzielę dnia 29 maja r. b. odbyło się w Pucku w koszarach Morskiego Dyonu Lotniczego uroczyste otwarcie pierwszego na wybrzeżu kursu instruktorskiego o. p. g. l., urządzonego staraniem Komitetu Morskiego L. O. P. P. w Gdyni.

W sali wykładowej zebrało się 35 uczestników kursu, delegowanych z powiatów Morskiego, Kartuskiego i Gdyni. Po powitaniu zaproszonych gości i uczestników przez zastępcę d-cy Morskiego Dyonu Lotniczego, otworzył kurs dr. Pikor, wice-prezes Komitetu Morskiego, wskazując na doniosły cel, jaki kursanci będą mieli spełnić w obronie biernej ludności cywilnej na wybrzeżu, poczem przemówił imieniem miasta Pucka burmistrz Kamski, oraz przedstawiciel Dowództwa Floty mjr. Przybytko d-ca Dyonu Przeciwlotniczego.

Kurs trwał cały tydzień, uczestnicy otrzymali zaprowiantowanie i zakwaterowanie w Morskim Dyonie Lotniczym. Tak więc przybyła nam nowa kadra ludzi wyszkolonych fachowo, którzy będą mogli oddać olbrzymie usługi na wypadek ataków lotniczo-gazowych.

L. O. P. P. na wybrzeżu rozwija energicznie swą działalność.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

BUDOWA LOTNISKA W PŁOCKU.

W roku bieżącym Warszawski Komitet Wojew. L. O. P. P. prowadzi w przyśpieszonem tempie roboty ziemne przy budowie lotniska w Płocku.

Na lotnisku, które zajmować będzie obszar ponad 60 ha, prowadzone są obecnie roboty drenarskie pod fachowem kierownictwem kierownika Zarządu Drogowego sejmiku płockiego p. inż. Szaniawskiego.

Należy z uznaniem podkreślić, że kierownictwo budowy lotniska i personel techniczny Wydziału Drogowego pracują honorowo.

W kosztach budowy lotniska partycypuje Warszawski Komitet Dyrekcyjny Kolejowy Komitet L. O. P. P.

CZOŁÓWKA PROPAGANDOWA.

W dniu 1 maja r. b. wyjechała w drogę Czołówka Propagandowa Warszawskiego Komitetu Wojew. L. O. P. P., rozpoczynając letnią kampanję propagandową na terenie województwa. Marszruta czołówki obejmowała powiaty: Gostynin, Płock, Sierpc, Mława, Przasnysz, Maków i inne.

Czołówka wyposażona została w eksponaty z dziedziny o. p. g., w przezrocza i filmy, oraz w aparat do nadawania muzyki z płyt gramofonowych.

KOMITETY POWIATOWE

POŚWIĘCENIE LOTNISKA W KROŚNIE.

W dniu 12 b. m. odbyło się poświęcenie i otwarcie dla ruchu publicznego lotniska L. O. P. P. w Krośnie.

Lotnisko to obejmuje narazie powierzchnię c. 18 ha, jednak przewidzianem jest dalsze jego powiększenie. Brak przeszkód na granicach pozwala na start i lądowanie wszystkich typów aparatów lotniczych.

Uroczystość rozpoczęła się mszą polową, poczem nastąpiły okolicznościowe przemówienia i wreszcie loty pasażerskie na samolotach przybyłych na otwarcie lotniska. Wieczorem w zakładzie zdrojowym sąsiedniego Iwonicza, odbyła się zabawa na rzecz L. O. P. P.

W uroczystości poświęcenia lotniska wzięli udział p. p.: płk. pil. inż. Rayski — Szef Departamentu Aeron. Min. Spraw Wojsk., ppłk. Filipowicz — naczelnik Wydziału Lotnictwa Cywilnego Min. Kom., starosta Rappe, burmistrz Krukierek, inż. Rybicki — prezes Lwowskiego Kom. Woj. L. O. P. P., kpt.-pil. Orliński i szereg innych.

Nowe lotnisko w Krośnie jest dalszym dowodem owocnej pracy L.O.P.P. i umożliwia obecnie w razie potrzeby szybkie połączenie zagłębia naftowego i szeregu uzdrowisk z centrum kraju.

KURS INSTRUKTORSKI W ZGIERZU.

Staraniem Komitetu Pow. L. O. P. P. w Łodzi oraz Zgierskiego Koła L. O. P. P. został ostatnio zorganizowany w m. Zgierzu pow. łódzkiego Kurs Instruktorski III kategorji o. p. g. dla pp. nauczycieli szkół powszechnych, funkcjonarjuszów P. P., poczty, pracowników prywatnych zakładów przemysłowych oraz przedstawicieli miejscowych organizacyj.

Zajęcia na kursie trwały 10 dni po 6 godzin dziennie.

Wykładowcami byli: insp. pow. O. P. L. G. ppor. rez. J. Krochmalski, oraz instr. I kat. o. p. l. g. w Zgierzu p. J. Janowski. Kurs ukończyło 23 słuchaczów (w tem 8 pań), którzy z miejsca podjęli intensywną akcję szkolenia najszerszych warstw społeczeństwa w obronie przeciwlotniczo-gazowej.

W uroczystem zakończeniu kursu wzięli udział: p. A. Rżewski, starosta łódzki i jednocześnie prezes Powiat. Komitetu L. O. P. P., p. Nowiński, burmistrz, p. Zajączkowski, przedstawiciele Zarządu Koła L. O. P. P. płk. Bartoszkiewicz, insp. woj. o. p. l. g. oraz liczni przedstawiciele władz, urzędów, instytucyj i organizacyj społecznych.

PRACA L. O. P. P. NA TERENIE POW. WOŁOŻYŃSKIEGO.

Pow. Komitet L. O. P. P. w Wołożynie istnieje od 1922 roku. Na początku założenia Pow. Komitetu L. O. P. P. na terenie pow. wołożyńskiego istniało zaledwie trzy koła L. O. P. P., liczące ogółem około 100 członków. Obecnie Pow. Komitet L. O. P. P. liczy 15 kół miejscowych i 10 szkolnych — razem 25 kół o ogólnej ilości około 1200 członków opłacających składkę członkowską.

Rozwój pracy dla L. O. P. P. zawdzięczać należy wytrwałości poszczególnych członków zarządów miejscowych kół, którzy z rzędu po kilka lat pełniąc funkcje członków zarządu swoją wytężoną i ofiarną pracą przyczyniają się do ogólnego rozwoju L. O. P. P. na terenie powiatu.

Pomimo ogólnego kryzysu w roku bieżącym, jak i w latach zeszłych miejscowe społeczeństwo energicznie pracuje nad rozwojem L. O. P. P., czego dowodem była akcja „IX Tygodnia Lotniczego", która przy wytężonej pracy poszczególnych kół na terenie powiatu dała dość dobre wyniki.

Należy podkreślić ofiarną i bezinteresowną pracę miejscowego K. O. P.'u, który w każdej chwili przychodzi z pomocą w organizacji pracy dla L. O. P. P.

Zapisy na członków **L. O. P. P.** przyjmują wszystkie Komitety Wojewódzkie, Powiatowe i Koła **L.O.P.P.**

Każdy posterunek Policji wskaże ci najbliższy adres

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ZARZĄD: Warszawa, ul. Marszałkowska Nr. 138.

Telefon 547-60.

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny do dn. 30 września 1932 r.

Samoloty kursują: w poniedz. środy piątki	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty	Samoloty kursują: codziennie z wyjątkiem niedziel	KIERUNEK	Samoloty kursują: codziennie z wyjątkiem niedziel	Samoloty kursują: w poniedz. środy piątki	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty
		13.30 o.	Warszawa	p. 12.10		
		15.40 p.	Poznań	o. 10.00		
		15.55 o.	Poznań	p. 9.40		
		16.45 p.	Bydgoszcz	o. 8.50		
		17.00 o.	Bydgoszcz	p. 8.30		
		18.10 p.	Gdańsk	o. 7.20		
		15.50 o.	Warszawa	p. 9.10		
		18.00 p.	Poznań	o. 7.00		
		15.30 o.	Warszawa	p. 10.00		
		17.30 p.	Katowice	o. 8.00		
		9.30 o.	Warszawa	p. 15.30		
		11.20 p.	Kraków	o. 13.40		
11.40 o.			Kraków			p. 13.20
12.20 p.			Katowice			o. 12.40
12.50 o.			Katowice			p. 12.10
14.35 p.			Brno			o. 10.25
14.55 o.			Brno			p. 10.05
15.55 p.			Wiedeń			p. 9.05
		9.40 o.	Warszawa	p. 15.25		
		11.55 p.	Lwów	o. 13.10		
12.25 o.			Lwów		p. 12.40	
*16.00 p.			Czerniowce		o. 13.05*	
*16.30 o.			Czerniowce		p. 12.35*	
*19.30 p.			Bukareszt		o. 19.35*	
	* 9.50 o.		Bukareszt			p. 15.40*
	*11.00 p.		Sofja			o. 12.30*
	*11.40 o.		Sofja			p. 11.50*
	*13.30 p.		Saloniki			o. 10.00*

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW: o. — odlot. p. — przylot. * — czas wschodnio-europejski.

(W Rumunji czas lokalny letni wprowadzony z dn. 21 maja 1932)

Druk. Zw. Prac. Adm. Gm., W-wa, Pl. Krasińskich 6, tel. 11-44-04